

DIFERENCIAS DE GÉNERO EN LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS POR RAZONES LABORALES*

José Manuel Casado Díaz

WP-EC 2000-03

Correspondencia: J.M. Casado. Universidad de Alicante. Facultad de CC.EE. y EE. Apdo. Correos, 99. 03080 Alicante (Spain). Tel.: 34 965 909 406 / Fax: 34 965 903 623 / e-mail: jose@aea.ua.es.

Editor: Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas
Primera Edición Abril 2000

Depósito Legal: V-1427-2000

Los documentos de trabajo del IVIE ofrecen un avance de los resultados de las investigaciones económicas en curso, con objeto de generar un proceso de discusión previo a su remisión a las revistas científicas.

* Esta investigación ha sido financiada por el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (Ivie), cuya ayuda agradezco. El trabajo se ha beneficiado en algunos puntos de los consejos de Javier Romaní, del Departament d'Estadística, Econometria i Economia Espanyola de la Universitat de Barcelona y de los comentarios de un/a evaluador/a anónimo/a.

DIFERENCIAS DE GÉNERO EN LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS POR RAZONES LABORALES

José Manuel Casado Díaz

R E S U M E N

La falta de movilidad geográfica de los trabajadores constituye una fuente potencial de segmentación del mercado de trabajo. Esta investigación muestra, a partir de datos individuales, que los ámbitos espaciales en los que diversos grupos de trabajadores realizan cotidianamente sus actividades laborales son distintos y cuantifica de forma separada para hombres y mujeres en qué medida la presencia de un conjunto de características personales, profesionales y del lugar de residencia se asocia a una mayor o menor movilidad cotidiana por razones laborales. En el trabajo también se analizan las posibles explicaciones de estos comportamientos y se señalan algunas de sus consecuencias en materia de política de empleo.

Palabras clave: movilidad cotidiana por razones laborales, mercados locales de trabajo, diferencias de género, flujos pendulares, movilidad obligada

A B S T R A C T

The lack of mobility of labour constitutes a potential source of labour market segmentation. This paper shows through the use of individual data that different groups of workers develop their daily labour activities in geographical spaces which are also different. It quantifies in a separate way, for male and female workers, to what extent a set of personal, professional and place of residence features can be associated with a higher or lower probability of commuting. Tentative explanations of the diverse Travel-to-Work patterns and some labour policy implications are also explored in the paper.

Key words: commuting, local labour markets, gender differences

1. INTRODUCCIÓN

El análisis de los patrones de movilidad cotidiana por motivos laborales; esto es, de los desplazamientos que los ocupados efectúan diariamente entre sus lugares de residencia y de trabajo, es un ámbito de investigación poco explorado en los análisis de economía aplicada españoles¹, a diferencia de lo que ha venido ocurriendo en otros países. A pesar de esta falta de atención, la movilidad cotidiana por razones laborales puede ser una rica fuente de información sobre los factores de los que dichos flujos son reflejo, entre los que destacan las pautas de ubicación de las actividades productivas y de localización residencial así como la situación de las infraestructuras de transporte y comunicaciones.

Desde el punto de vista de la economía laboral, el estudio de los flujos diarios de trabajadores o, más bien, la limitada extensión de éstos, pone de manifiesto la falta de adecuación a la realidad de los análisis que ignoran los aspectos geográficos del mercado de trabajo. Al contrario de lo que éstos sugieren, el territorio está fragmentado en ámbitos espaciales relativamente independientes, normalmente supramunicipales, cuyos límites son cruzados por volúmenes poco significativos de trabajadores en sus desplazamientos laborales. Esta constatación ha hecho del estudio de los desplazamientos diarios de los trabajadores una fecunda línea de investigación que se ha ocupado de la división de ámbitos administrativos amplios (regiones, estados) en áreas funcionales adecuadas para el estudio de los fenómenos laborales (véanse, entre otros, Coombes *et al.*, 1986; Eurostat, 1992; Clusa y Rodríguez Bachiller, 1995; Palacio, 1995 y Casado, 1996c y 2000). Además, en el seno de la población ocupada coexisten pautas diversas de comportamiento frente a la movilidad. Una posible vía para el análisis de los distintos patrones es la delimitación de grupos diversos de áreas funcionales para diferentes colectivos de trabajadores y el posterior estudio de las diferencias existentes en el número y tamaño de las áreas resultantes (Ball, 1980; Green *et al.*, 1986; Coombes *et al.*, 1988; Casado, 2000b). Otra forma de abordar las diferencias existentes entre unos grupos y otros es la evaluación de los factores que contribuyen a explicar la mayor o menor movilidad recurrente a partir de datos individuales de los ocupados (Artís *et al.*, 1998;

¹ Es patente, sin embargo, la existencia de una creciente disociación entre el espacio de residencia y el de trabajo, que se manifiesta en incrementos del porcentaje de personas que diariamente realizan desplazamientos extramunicipales por motivos laborales. Una cifra que ha pasado en Cataluña (la comunidad autónoma española para la cual se disponen de series más largas de datos) del 27% al 42,1% de los trabajadores entre 1981 y 1996 mientras que en la Comunidad Valenciana la cifra varió del 22,11% en 1989 a un 25,01% de los trabajadores en 1991. De hecho, el incremento de la movilidad a lo largo del tiempo parece ser algo común en todos los países y regiones en que ha sido analizado el fenómeno: véanse, entre otros, Warnes (1972); Davies y Musson (1978); Mogridge (1979); O'Connor y Maher (1979); Smart (1981); Coombes y Green (1985); Castañer *et al.* (1995); Clusa y Rodríguez Bachiller (1995); Palacio (1995); Casado (1996a y b) y Artís *et al.* (1998).

Casado, 2000a), tal y como se lleva a cabo en este trabajo, cuyo objetivo es contrastar la hipótesis de que los ámbitos geográficos en los que diversos grupos de trabajadores realizan sus actividades laborales son distintos, cuantificando las diferencias existentes entre los diversos grupos en términos de la movilidad diaria derivada del trabajo de forma separada para hombres y mujeres.

Para conseguir este objetivo, el trabajo se articula como sigue. En primer lugar, se presentan los datos que serán utilizados en la estimación y se efectúa un análisis descriptivo de los mismos en función de las diversas variables disponibles (alguna de las cuales no aparecen en el modelo finalmente estimado). A continuación, en el apartado 3, se discute brevemente sobre los modelos teóricos que explican la movilidad cotidiana y se especifica el modelo que será empleado. Tras la estimación de dicho modelo se discuten los resultados obtenidos y, para concluir, en el apartado 5 se recogen algunas de las conclusiones más relevantes.

2. LOS DATOS SOBRE DESPLAZAMIENTOS LABORALES COTIDIANOS

De la misma forma que ocurre en casi todos los países desarrollados, en España la única fuente estadística² que permite una desagregación de los datos sobre viaje al trabajo hasta alcanzar el nivel local es el Censo de Población³. En el último de ellos, el de 1991, se produjo la explotación exhaustiva del total de los cuestionarios y no de muestras como se venía haciendo hasta entonces, lo que ha permitido la obtención de cifras municipales muy fiables incluso en el caso de poblaciones de tamaño muy reducido. Por otro lado, se ofreció a las distintas comunidades autónomas la posibilidad de incluir algunas preguntas específicas en el cuestionario censal. En el caso de la Comunidad Valenciana las preguntas solicitadas se referían al conocimiento del valenciano (pregunta 27) y al lugar de trabajo o estudio (pregunta 26). Esta última pregunta fue formulada tan solo en las comunidades autónomas de Andalucía, Canarias,

² El patrón de desplazamiento al trabajo ha sido también establecido, en algunos casos concretos, a partir de encuestas. Tal es el caso, por ejemplo, de Gobernado (1986) y Costa *et al.* (1993) o algunos estudios sobre transporte como Generalitat Valenciana (1992).

³ Debe tenerse en cuenta que el uso de los municipios como unidades de base implica algunas limitaciones, ya que cabe suponer que cuanto mayor sea la superficie de las zonas empleadas como unidades, mayor será el porcentaje de flujos contenidos en cada una de las zonas, lo que resultará en un volumen probablemente mayor de desplazamientos “invisibles” en los estudios que se lleven cabo, dando lugar a un sesgo cuya magnitud es, por otra parte, de muy difícil estimación. Sin embargo, los municipios son la unidad de menor tamaño de la que se dispone ya que, a pesar de que en la Comunidad Valenciana se han distribuido matrices de desplazamientos entre los distritos y secciones en que se dividen algunos municipios, en ellas no se diferencia el motivo del desplazamiento, de forma que los flujos recogidos agrupan a estudiantes y trabajadores.

Cataluña⁴, Galicia, Murcia, Navarra y País Vasco, a pesar de que había sido incluida en los cuestionarios censales de 1970 y 1981 para toda España (aunque no fue analizada exhaustivamente). Esta situación cambiará gracias a la inclusión, según se recoge en el correspondiente Anteproyecto, de preguntas relativas al lugar de trabajo y al medio de transporte empleado y duración de los desplazamientos diarios por motivos laborales en el Censo de Población del año 2001.

Es preciso señalar que es muy probable que el porcentaje de la población ocupada que se desplaza diariamente entre municipios distintos para realizar su actividad laboral haya aumentado desde 1991, tal y como se ha venido observando en todos los países donde el fenómeno ha sido analizado (véase la nota 2). La tardanza en la difusión de los datos y el hecho de que su periodicidad viene determinada por los planes de los institutos de estadística hace imposible un análisis más próximo a las fechas de recogida de la información de partida. Si los cambios se redujeran a una ampliación del porcentaje de desplazamientos sobre la población total que se tradujera proporcionalmente en cada uno de los subgrupos en que ésta puede ser dividida, el efecto sobre el análisis que se desarrolla en este trabajo no sería demasiado significativo. Sin embargo, el cambio en la composición de los flujos a lo largo del tiempo no ha sido analizado hasta ahora. Fenómenos como el incremento significativo de la contratación a tiempo parcial (que se asocia a una menor propensión a los desplazamientos dados los mayores costes relativos en términos de gasto en transporte y tiempo empleado) como el que está viviendo la economía española en los últimos meses podrían ejercer una influencia asimétrica sobre el grupo de ocupados entre los cuales este tipo de contrato tiene un mayor peso en el resto de países europeos. Así, el 11,2% de las trabajadoras españolas lo eran a tiempo parcial en 1991, mientras que la cifra a finales de 1999 estaba cerca del 18% frente a menos del 4% en el caso de los hombres (de hecho se espera un mayor crecimiento del trabajo femenino a tiempo parcial como consecuencia de las reformas legislativas introducidas en 1998 en materia laboral). La difusión de los datos procedentes del próximo Censo de Población del año 2001 permitirá un análisis mucho más detallado.

La información que se emplea en este trabajo procede de una explotación específica del *Censo de Población de 1991* en la Comunidad Valenciana y ha sido facilitada por el *Instituto Valenciano de Estadística* (IVE). Se trata de un fichero que recoge el total de los ocupados y

⁴ En Cataluña los *Censos de Población de 1981* y 1991 así como los *Padrones Municipales de Habitantes de 1986* y 1996 (en este último caso a través de una estadística complementaria; véase Duque y Morán, 1997) permiten disponer de series más largas de datos.

ocupadas⁵ de la Comunidad Valenciana (1.217.311 individuos), para quienes se dispone de las respuestas a varias de las preguntas del cuestionario censal de tal forma que queda garantizada la confidencialidad (se han eliminado los datos que podrían permitir identificar a los individuos; así, por ejemplo, el lugar de residencia queda recogido solamente por la comarca, y no por el municipio).

3. DIFERENCIAS DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD RECURRENTE LABORAL. ANÁLISIS DESCRIPTIVO

Como se ha señalado, en este trabajo se considera que la movilidad laboral cotidiana está representada por los flujos de trabajadores entre municipios distintos. Se trata, sin duda, de una aproximación algo burda, dado que se hace caso omiso de los flujos intramunicipales y tampoco se considera las grandes diferencias existentes entre los diversos municipios en términos de superficie. Sin embargo, ésta es la única forma posible de operar a partir de la información disponible. Con todo, estos datos dan una idea clara de la heterogeneidad en términos de movilidad recurrente de los diversos grupos en que pueden ser divididos los trabajadores.

La información que ofrece el cuestionario del Censo de Población de 1991 puede ser agrupada a los efectos de este estudio en tres grandes bloques: características profesionales, del lugar de residencia y personales. Comenzando por el primero de estos grupos de información, un sencillo análisis exploratorio (tabla 1) muestra que son los ocupados en la agricultura quienes experimentan una menor movilidad (un 7,90% en el caso de los hombres y un 13,70% en el de las mujeres) seguidos por los empleados en el sector servicios. Dentro de este último sector destacan los dos extremos representados por los empleados en el comercio al por menor y en la hostelería, con cifras de movilidad inferiores al 20%, y los ocupados en la educación y sanidad, entre quienes los desplazamientos extramunicipales alcanzan a más del 30% de los trabajadores. Finalmente, los ocupados en la industria experimentan movilidades más altas, que llegan a más del 60% de los ocupados en el caso de la industria de fabricación de material de transporte (vehículos de motor, entre otros). La excepción más notable a este patrón la constituye el grupo de empleados en las industrias del

⁵ En este colectivo se incluyen las personas residentes en viviendas familiares (excluyendo a los residentes en establecimientos colectivos tales como residencias de estudiantes, hoteles y pensiones, entre otros) que en la pregunta 22 señalaron como opción (de las tres posibles como máximo) la respuesta 2 (ocupado), pero no la 8 (estudiante). Según el cuestionario censal, *se consideran ocupadas las personas que han trabajado al menos una hora en la semana de referencia (22 al 28 de febrero)*.

textil, cuero, calzado y confección, que registra uno de los más bajos porcentajes de movilidad (solamente alrededor del 18% de los ocupados y ocupadas prestan su dedicación en un municipio distinto del de residencia).

Tabla 1. Relación entre la movilidad y la actividad del establecimiento en el que se trabaja

Actividad	Hombres		Mujeres		Dif.
	Mov.	%	Mov.	%	
1. Agricultura, ganadería, caza y silvicultura.	6.621	7,90	1.813	13,70	-5,80
2. Pesca y piscicultura.	524	11,95	14	11,57	0,38
3. Extracción de combustibles sólidos, petróleo, gas natural y minerales radioactivos.	86	46,99	3	21,43	25,57
4. Resto de industrias extractivas: hierro, minerales metálicos no energéticos.	973	36,18	28	27,18	9,00
5. Industrias de productos: alimenticios, bebidas, tabaco.	8.140	30,20	2.807	21,91	8,29
6. Industrias: textil, cuero, calzado, confecciones textiles.	9.567	18,56	6.866	17,48	1,08
7. Industrias: madera, corcho, contrachapado, cestería, espartería, etc.	5.773	33,24	662	27,45	5,79
8. Industrias: papel, artes gráficas, edición y reproducción de soportes y grabados (video, sonido, etc.)	3.498	27,15	814	25,82	1,33
9 Coquerías: refino de petróleo, tratamiento de combustibles nucleares.	166	27,85	10	20,00	7,85
10. Fabricación de productos químicos. Fabricación de fibras artificiales y sintéticas. Fabricación de productos minerales no metálicos (cemento, hormigón, yeso, vidrio, cerámica, ladrillos, etc.).	14.274	34,30	3.092	37,64	-3,34
11. Producción de metales (siderurgia, producción de metales no féreos, fundición, etc.).	3.395	31,86	248	32,59	-0,73
12. Fabricación de productos metálicos. Construcción de máquinas, equipo y material mecánico.	11.386	33,87	1.050	32,22	1,65
13. Fabricación de equipo y material electrónico y óptico (ordenadores, material fotográfico, receptores de radio y televisión, relojes, etc.).	2.791	36,18	626	34,40	1,79
14. Fabricación de material de transporte (vehículos de motor, bicicletas, naves y piezas para su reparación).	10.032	65,35	597	62,84	2,50
15. Fabricación de productos de caucho y materias plásticas. Otras industrias manufactureras (fabricación de muebles, artículos de deporte, juguetes, joyería, bisutería, etc.).	14.026	38,80	2.634	32,58	6,22
16. Producción, transporte y distribución de energía eléctrica, gas y agua.	1.821	31,23	130	25,24	5,99
17. Construcción (incluye fontanería, carpintería, pintura, instalaciones eléctricas, etc.).	34.446	28,45	925	23,32	5,13
18. Venta, mantenimiento y reparación de vehículos a motor. Gasolineras.	7.262	25,32	592	22,42	2,90
19. Comercio al por mayor e intermediarios del comercio.	12.106	26,56	4.667	18,99	7,57
20. Comercio al por menor y reparaciones de efectos personales y enseres domésticos.	11.956	18,99	9.172	14,85	4,15
21. Hoteles, restaurantes y bares.	6.235	17,68	3.513	16,58	1,10
22. Transportes y actividades anexas (manipulación de mercancías, agencias de viaje, etc.). Comunicaciones (correos, teléfonos, etc.).	16.604	29,15	1.665	24,33	4,82
23. Instituciones financieras (bancos, cajas de ahorros y otros intermediarios financieros). Seguros (excepto Seguros Sociales Obligatorios).	5.892	23,95	1.824	21,87	2,08
24. Actividades inmobiliarias y de alquiler de bienes (muebles o inmuebles). Servicios prestados a las empresas (asesorías, publicidad, consultoras informáticas, etc.).	5.000	25,06	2.381	22,00	3,05
25. Educación (incluye autoescuelas, academias y similares).	8.595	38,45	12.574	35,78	2,67
26. Sanidad, servicios veterinarios y asistencia social.	5.483	32,14	9.920	31,98	0,16
27. Administraciones públicas, Defensa y Seguridad Social (incluye funciones administrativas, inspectoras, de planificación, de gestión, de producción y similares. Por tanto, se excluyen las actividades sanitarias, asistenciales y educativas).	10.869	24,87	5.622	25,96	-1,08
28. Servicio doméstico.	602	18,63	3.337	17,16	1,47
29 Otros servicios: recreativos, culturales y deportivos (teatro, radio, etc.), personales (peluquería, tintorería, etc.), representaciones diplomáticas.	5.300	24,09	3.389	16,68	7,41
Total	223.423	26,14	80.975	22,34	3,80

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, IVE).

Nota: En las columnas correspondientes a *hombres* y *mujeres* se recoge el número de trabajadores y trabajadoras de cada sexo que diariamente cruzan límites municipales para desplazarse desde sus lugares de residencia a sus lugares de trabajo (*Mov.*) y el porcentaje que suponen sobre el total de trabajadores y trabajadoras de la categoría. En la columna *Dif.* se recoge la diferencia entre los porcentajes de movilidad correspondientes a los hombres y a las mujeres.

En lo que respecta al comportamiento por sexo, las diferencias de movilidad en términos globales se cifran en un 3,80%, resultado de unos desplazamientos extramunicipales que afectan al 26,14% de la población ocupada masculina y al 22,34% de las mujeres trabajadoras. Esta diferencia se mantiene, salvo contadas excepciones, en niveles inferiores al 9% en todos los grupos sectoriales analizados y sólo alcanza un anecdótico 25,57% para la población ocupada en la extracción de combustibles, sector que sólo ocupaba a 3 valencianas en 1991. La movilidad femenina sólo supera a la masculina en los grupos de agricultura, fabricación de productos químicos, producción de metales y empleados de las Administraciones Públicas (excluyendo educación y sanidad); unos grupos demasiado heterogéneos como para que pueda establecerse una pauta de diferencia de comportamiento entre hombres y mujeres en función de la actividad del establecimiento donde trabajan.

En cuanto a la clasificación por grupos ocupacionales (tabla 2), pueden extraerse conclusiones similares a las anteriores, dadas las coincidencias entre las clasificaciones de actividades económicas y profesiones empleadas en el *Censo de Población de 1991*. Cabe señalar que, en general, puede observarse una relación entre la renta y la movilidad laboral cotidiana, de forma que los trabajadores pertenecientes a las ocupaciones mejor remuneradas experimentan una movilidad mayor que la media⁶. Así, pueden distinguirse tres grandes grupos. Por un lado, los profesionales, personal altamente cualificado, directivos, trabajadores administrativos de diferentes categorías así como los trabajadores especializados de diversas industrias y de la construcción, quienes experimentan movilidades superiores a la media y que alcanzan a más del 35% de la población ocupada en algunas categorías. En segundo lugar, los empleados en el comercio al por menor, hostelería y servicios personales, así como los peones y otros trabajadores no especializados, con cifras de movilidad inferiores a la media y, finalmente, el grupo de trabajadores agropecuarios (muchos de los cuales se incluyen en el de peones), quienes experimentan el menor porcentaje de desplazamientos intermunicipales, como ya se ha puesto de manifiesto anteriormente.

⁶ Aunque utilizando una agregación distinta de ocupaciones (CON-94), la *Encuesta de Estructura Salarial* (INE, 1997) muestra cómo disminuye la renta entre los grupos considerados - si bien en esta encuesta no se dispone de datos para los empleados agrícolas y tiene algunas limitaciones en términos, por ejemplo, de los empleados de las administraciones públicas.

Tabla 2. Relación entre la movilidad y la profesión

Ocupación, profesión u oficio	Hombres		Mujeres		Dif.
	Mov.	%	Mov.	%	
1. Arquitectos, ingenieros, médicos, ATS y similares.	8.315	34,10	5.398	37,40	-3,30
2. Personal auxiliar de ciencias, ingeniería, medicina, navegación y similares.	5.273	33,42	4.102	29,71	3,71
3. Escritores, artistas, deportistas, clero	1.284	28,39	306	29,09	-0,69
4. Personal docente, profesionales del derecho, economistas, sociólogos y similares.	8.795	35,87	11.936	38,12	-2,25
5. Directivos y gerentes de la administración pública y las empresas.	6.385	26,47	789	22,90	3,57
6. Jefes de oficinas administrativas, jefes e inspectores de transportes y comunicaciones.	5.192	29,31	1.385	26,67	2,64
7. Resto de empleados administrativos, carteros, mensajeros, cobradores y similares.	17.005	26,71	17.549	26,31	0,40
8. Agentes y corredores de comercio, representantes comerciales, viajeros y similares.	9.473	30,09	778	21,85	8,24
9. Dependientes de comercio, propietarios de comercio que trabajan en los mismos y similares.	11.015	17,85	8.777	13,77	4,07
10. Personal de hostelería y de servicios personales (peluqueros, etc.), cuidado de personas, guías y similares.	6.758	17,86	5.250	16,08	1,77
11. Trabajadores de los servicios de protección y seguridad.	4.326	29,13	183	27,52	1,61
12. Personal de servicios domésticos y de limpieza de viviendas, porteros y otros servicios no mencionados anteriormente.	2.002	21,52	5.647	17,64	3,87
13. Agricultores, ganaderos, trabajadores forestales y similares.	4.762	8,25	763	13,05	-4,80
14. Capataces, encargados, fejes de taller de empresas industriales, mineras y de construcción y similares.	7.075	32,01	277	24,51	7,49
15. Trabajadores especializados de la construcción (carpinteros, albañiles, pintores y similares).	22.709	27,82	309	29,43	-1,61
16. Trabajadores especializados de la minería e industrias extractivas, de la metalurgia y de construcción de maquinaria.	26.171	31,73	554	35,42	-3,69
17. Trabajadores especializados de las industrias del textil, confección, calzado, artes gráficas, elaboración de alimentos y bebidas, artesanos y similares.	20.814	27,82	8.238	21,59	6,23
18. Operadores de instalaciones industriales. Operadores y montadores de maquinaria fija. conductores y operadores de maquinaria móvil.	29.409	32,55	1.925	20,98	11,57
19. Peones de albañil, agrícolas, mineros y otros trabajadores no especializados.	24.815	22,56	6.791	18,39	4,17
20. Profesionales de las Fuerzas Armadas.	1.845	31,89	18	15,00	16,89
Total	223.423	26,14	80.975	22,34	3,80

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, IVE). Véase la Nota de la Tabla 1 sobre el significado de las diferentes columnas.

Como se ha señalado anteriormente, el porcentaje de trabajadores masculinos que se desplaza fuera del municipio de residencia para realizar la actividad laboral supera al femenino en un 3,80% en términos agregados. Sin embargo, cabe señalar que la movilidad femenina supera a la masculina en varios grupos que reúnen un gran número de trabajadores: profesionales y personal docente y sanitario. En estas categorías, caracterizadas por unos altos requerimientos de formación y por unos elevados ingresos medios, la movilidad femenina alcanza cifras superiores al 38% frente a la movilidad femenina media, que es del 22,34%; es decir, un 70% más. Frente a la gran disparidad de comportamiento entre los grupos ocupacionales femeninos, el colectivo que experimenta unas mayores cifras de movilidad en el caso de los hombres apenas supera en un 35% a la media masculina.

Tabla 3. Relación entre la movilidad y el nivel máximo de estudios realizados

<i>Estudios</i>	<i>Hombres</i>		<i>Mujeres</i>		<i>Dif.</i>
	<i>Mov.</i>	<i>%</i>	<i>Mov.</i>	<i>%</i>	
1. No sabe leer o escribir.	817	17,96	415	12,15	5,81
2. Sin estudios.	22.600	20,42	3.955	12,03	8,40
3. Estudios Primarios, o cinco cursos aprobados de EGB o equivalentes.	83.661	24,88	17.922	16,85	8,04
4. Bachiller Elemental, Graduado escolar, EGB completa o equivalentes.	52.219	25,87	19.702	21,10	4,77
5. Formación Profesional Primer Grado, Oficialía Industrial.	9.331	30,86	5.593	25,47	5,39
6. Formación Profesional Segundo Grado, Maestría Industrial.	8.749	35,80	3.241	29,40	6,39
7. Bachiller Superior, BUP.	17.577	28,62	7.943	25,12	3,50
8. Otras Titulaciones Medias.	2.731	28,99	1.885	27,22	1,77
9. Arquitecto e Ingeniero Técnicos y Diplomado (aprobado completo 3 ^{er} curso) de Escuelas Técnicas Superiores.	4.149	34,50	537	31,96	2,54
10. Diplomado de Escuelas Universitarias y Diplomado (aprobado completo 3 ^{er} curso) de Facultades y Colegios Universitarios.	6.649	34,39	10.334	36,79	-2,41
11. Arquitecto e Ingeniero Superior.	1.475	33,93	76	34,55	-0,61
12. Licenciado Universitario.	10.257	34,62	8014	38,54	-3,92
13. Titulaciones de Estudios Superiores no universitarios.	1.192	30,01	494	29,42	0,59
14. Doctorado.	946	31,95	351	36,34	-4,39
15. Titulaciones de estudios de Postgrado o Especialización para Licenciados.	1.070	28,49	513	34,22	-5,74
Total	223.423	26,14	80.975	22,34	3,80

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, IVE). Véase la Nota de la Tabla 1 sobre el significado de las diferentes columnas.

También al analizar el comportamiento de los trabajadores en función del nivel máximo de estudios alcanzado (tabla 3), que está fuertemente correlacionado con el salario de los trabajadores (véase Sanromà y Ramos, 1998, por ejemplo), se observa una mayor movilidad entre los grupos que alcanzan niveles más altos. En lo que respecta al diferente comportamiento de ambos sexos, es claramente observable un patrón según el cual la distancia entre hombres y mujeres disminuye conforme aumenta el nivel educativo y llega a invertirse en el caso de quienes tienen estudios universitarios, de tal manera que en estos grupos la movilidad femenina es mayor que la masculina. Las razones de este comportamiento pueden ser, entre otras, que las mayores rentas asociadas a los mayores niveles educativos permiten a estas mujeres escapar parcialmente de las responsabilidades familiares que siguen recayendo sobre ellas, permitiéndoles compartir el pago de apoyos externos en forma de personas que realizan las tareas domésticas y colaboran en el cuidado de los niños. En segundo lugar, la población con estudios universitarios es comparativamente más joven que la que sólo alcanzó niveles educativos inferiores, lo que podría haber contribuido a explicar parte de estas diferencias, tal y como se señalará al analizar la relación entre la edad y la movilidad recurrente por motivos laborales.

Tabla 4. Relación entre la movilidad y la situación profesional

<i>Situación profesional</i>	<i>Hombres</i>		<i>Mujeres</i>		<i>Dif.</i>
	<i>Mov.</i>	<i>%</i>	<i>Mov.</i>	<i>%</i>	
1. Empresario, profesional o trabajador por cuenta propia que emplea personal.	9.580	16,65	1.400	11,58	5,07
2. Empresario, profesional o trabajador por cuenta propia que no emplea personal.	15.069	12,98	3.279	8,20	4,78
3. Miembro de cooperativa de trabajo asociado que trabaja en la misma.	2.046	21,44	440	17,35	4,09
4. Persona que trabaja sin remuneración reglamentada en la empresa o negocio de un familiar con el que convive.	660	10,84	535	8,50	2,34
5. Persona que trabaja con carácter fijo, a sueldo u otra clase de remuneración.	126.461	30,06	42.352	25,46	4,59
6. Persona que trabaja con carácter eventual o temporal a sueldo u otra clase de remuneración.	68.672	28,59	32.232	24,52	4,07
7. Otra situación.	935	20,15	737	19,18	0,97
Total	223.423	26,14	80.975	22,34	3,80

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, IVE). Véase la Nota de la Tabla 1 sobre el significado de las diferentes columnas.

En último lugar en lo que respecta a los aspectos profesionales del trabajador, son los empresarios y los familiares que trabajan para ellos quienes presentan una menor movilidad (tabla 4). Frente a estos grupos, los asalariados, tanto fijos como temporales (sin que exista una gran diferencia entre ambos colectivos), se desplazan en un porcentaje sustancialmente mayor (y superior a la media de los ocupados) fuera de sus municipios de residencia para ocupar sus puestos de trabajo siguiendo un patrón muy similar en el caso de hombres y mujeres. Parece existir, por tanto, un factor que podría denominarse *patrimonial* que matiza las afirmaciones anteriores sobre la asociación entre renta y movilidad. Cabe señalar que pese a que los datos fiscales arrojan unas menores rentas para los empresarios que para la media de los asalariados, es poco creíble que ésta sea la situación real. Así si, como cabe suponer, los empresarios perciben rentas superiores, la razón de su menor movilidad debe estar asociada a un elemento patrimonial que podría explicar también parte de la menor movilidad de los agricultores. Según este efecto, los propietarios de los establecimientos tienden a residir muy cerca de ellos (el ejemplo paradigmático sería el de los propietarios de las explotaciones agrarias, quienes residen en ellas en la mayor parte de las ocasiones).

Tras los aspectos profesionales, el lugar de residencia es un factor que tiene una relación bastante estrecha con la decisión individual de desplazarse. Al analizar las cifras de movilidad por comarcas (tabla 5) llama la atención su gran heterogeneidad, con diferencias mucho más acusadas que en el resto de clasificaciones de la población ocupada. En el caso de los hombres, el porcentaje de trabajadores que prestan sus servicios fuera del municipio de residencia oscila entre el 8,57% del Baix Vinalopó y el 60,49% de quienes residen en L'Horta Nord. En lo que respecta a las mujeres, las cifras van del 6,43% al 56,93% en las mismas comarcas. Si se toman como referencias geográficas las provincias, en un extremo se encuentra la de Alicante, caracterizada por una especialización productiva bastante localizada, con una

movilidad extramunicipal del 16,85%. En el otro extremo se sitúa la provincia de Valencia⁷, con una cifra del 31%, mientras que en un término medio se situaría la provincia de Castellón, con un 19,04%. Es fácil establecer una relación entre estos valores de movilidad y la estructura del sistema de ciudades valenciano, caracterizado por un eje litoral de grandes ciudades, entre las que destacan Castellón de la Plana y Valencia, que articulan unos ámbitos geográficos muy amplios a su alrededor, y por un sistema de ciudades de características muy distintas en la provincia de Alicante, donde un número relativamente elevado de centros de menor rango compite con la capital y restringen considerablemente su área de influencia facilitando, por tanto, la existencia de unos menores flujos laborales extramunicipales, dada la dispersión de los establecimientos productivos que se asocia a un patrón más policéntrico de núcleos urbanos. Entre las comarcas cuyos ocupados registran una menor movilidad media se encuentran tanto zonas eminentemente agrarias, como La Plana de Utiel-Requena, como otras caracterizadas por un tejido industrial bastante especializado (tal es el caso del calzado en el Baix Vinalopó) y algunas en las que el sector servicios tiene un peso más relevante.

Es interesante constatar que un gran porcentaje de quienes trabajan en un municipio distinto del de residencia lo hace en una comarca también distinta. De hecho, en 24 de las 34 comarcas valencianas, y en la Comunidad en su conjunto, este porcentaje supera al de quienes trabajan en un municipio distinto del de residencia pero dentro de su misma comarca. Así, el 74,99% de la población ocupada de la Comunidad Valenciana trabajaba en 1991 en el municipio de residencia, mientras que un 9,52% lo hacía en otro municipio de la misma comarca y un 15,49% lo hacía en una comarca distinta. Esta circunstancia hace dudar de la coherencia de las demarcaciones comarcales como áreas relevantes para el estudio de fenómenos laborales. Finalmente cabe destacar que, salvo contadas excepciones, los flujos diarios de trabajadores fuera de las fronteras autonómicas son casi irrelevantes.

⁷ El caso específico del área metropolitana de Valencia no se analiza con detalle en este trabajo, que pretende centrarse en la Comunidad en su conjunto. Cabe señalar, sin embargo, que la movilidad cotidiana podría seguir unas pautas algo distintas en el entorno de las grandes urbes, lo que está siendo objeto de un estudio específico.

Tabla 5. Relación entre la movilidad y la comarca de residencia

Comarca de residencia	Hombres		Mujeres		Dif.
	Movilidad	%	Movilidad	%	
1. Els Ports	167	11,82	101	14,17	-2,35
2. L'Alt Maestrat	348	15,83	172	17,13	-1,30
3. El Baix Maestrat	2.265	15,69	899	15,03	0,66
4. L'Alcalatén	673	19,11	200	17,35	1,76
5. La Plana Alta	7.703	18,42	2.788	14,01	4,41
6. La Plana Baixa	8.429	23,37	3.100	18,92	4,45
7. El Alto Palancia	1.405	26,21	487	27,88	-1,67
8. El Alto Mijares	285	29,50	105	30,97	-1,47
9. El Rincón de Ademuz	186	24,51	53	37,32	-12,82
10. Los Serranos	794	19,50	364	31,46	-11,96
11. El Camp de Túria	6.132	35,07	2.457	36,38	-1,31
12. El Camp de Morvedre	3.673	24,32	1.602	28,16	-3,85
13. L'Horta Nord	23.203	60,49	9.258	56,93	3,55
14. L'Horta Oest	36.233	59,47	11.895	51,46	8,01
15. València	31.172	19,50	10.934	13,60	5,89
16. L'Horta Sud	18.691	58,40	6.087	51,94	6,47
17. La Plana de Utiel-Requena	1.236	14,23	393	17,77	-3,54
18. La Hoya de Buñol	2.111	30,02	689	29,75	0,27
19. El Valle de Ayora	670	30,28	144	20,69	9,59
20. La Ribera Alta	11.821	26,13	3.976	22,65	3,49
21. La Ribera Baixa	3.714	22,41	1.274	22,42	-0,01
22. La Canal de Navarrés	860	22,26	291	21,96	0,30
23. La Costera	3.307	22,09	1.241	22,16	-0,07
24. La Vall d'Albaida	3.301	17,89	1.209	18,99	-1,10
25. La Safor	7.633	24,50	3.537	25,04	-0,54
26. El Comtat	1.730	31,52	623	31,62	-0,10
27. L'Alcoià	2.891	12,23	901	9,91	2,32
28. L'Alt Vinalopó	1.370	14,02	362	10,08	3,94
29. El Vinalopó Mitjà	6.154	22,21	1.812	17,24	4,97
30. La Marina Alta	4.109	16,80	1.686	17,79	-0,99
31. La Marina Baixa	5.335	22,53	2.435	22,38	0,15
32. L'Alacantí	13.176	18,23	6.209	17,68	0,55
33. El Baix Vinalopó	3.869	8,57	1.139	6,43	2,14
34. El Baix Segura	8.777	21,90	2.552	16,08	5,82
Total	223.423	26,14	80.975	22,34	3,80

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, IVE). Véase la Nota de la Tabla 1 sobre el significado de las diferentes columnas.

En lo que respecta al comportamiento por sexo, en 15 de las 34 comarcas la movilidad femenina es superior a la masculina y en otras 5 la situación es prácticamente de igualdad. La mayor movilidad femenina en comarcas eminentemente agrarias como Els Ports, Alt Maestrat, Alto Mijares, Alto Palancia, Requena-Utiel, Los Serranos y Rincón de Ademuz ha sido relacionada por Salom *et al.* (1996) con la escasez de empleos típicamente femeninos del sector servicios y la industria manufacturera, dada la abundancia de pequeños municipios carentes de actividades de servicios en estas áreas, lo que obliga a las mujeres a desplazarse fuera del municipio de residencia para realizar sus tareas laborales con mucha más frecuencia que en comarcas más pobladas y con mayor abundancia de empleos terciarios, como las que rodean la capital autonómica, la Plana de Castellón y las comarcas del Vinalopó.

Por último, tras los aspectos profesionales y del lugar de residencia de los ocupados, también lo que se ha denominado características personales de los mismos tienen un impacto

claro sobre su comportamiento en términos de movilidad. Como se ha puesto de manifiesto, la movilidad media de las mujeres es menor que la de los hombres⁸. En la tabla 6 se compara la movilidad femenina, en función de la edad y del número de hijos, con la movilidad masculina (debe tenerse en cuenta que en este último caso no se dispone de la información sobre el número de hijos a partir de la información censal, debido a que la pregunta correspondiente se dirigía solamente a las mujeres).

Tabla 6. Relación entre el número de hijos y la movilidad laboral en la Comunidad Valenciana

<i>Edad</i>	<i>Mujer sin hijos</i>		<i>Mujer con 1 ó 2</i>		<i>Mujer con 3 ó más</i>		<i>Hombre</i>	
	<i>Movilidad</i>	<i>%</i>	<i>Movilidad</i>	<i>%</i>	<i>Movilidad</i>	<i>%</i>	<i>Movilidad</i>	<i>%</i>
Más de 65	70	9,90	77	9,22	73	10,37	504	11,31
61- 65 años	368	11,34	400	9,50	362	10,57	5.302	13,61
56-60 años	547	12,92	661	9,46	630	9,93	12.302	17,70
51-55 años	649	16,18	992	11,74	977	11,27	16.685	21,18
46-50 años	952	18,39	1.602	13,75	1.332	12,85	21.808	24,01
41-45 años	1.498	22,78	3.119	17,32	1.642	14,81	27.166	26,21
36-40 años	2.537	28,61	6.089	22,21	1.403	17,17	31.316	29,24
31-35 años	5.427	32,06	9.438	26,13	728	19,91	36.732	30,89
26-30 años	13.516	32,90	5.384	24,54	111	17,08	37.410	31,90
21-25 años	14.115	26,79	996	22,10	35	25,00	26.672	29,55
Menos de 21 años	5.183	20,51	61	17,09	1	9,09	7.526	21,45
Total	44.862	26,58	28.819	20,51	7.294	13,70	223.423	26,14

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, IVE).

Nota: en el cuestionario del *Censo de Población de 1991* la pregunta relativa al número de hijos nacidos con vida (pregunta 20) fue formulada sólo a las mujeres que habían tenido hijos. Los porcentajes indican la proporción que suponen quienes se desplazan fuera del municipio de residencia para trabajar (*movilidad*) sobre el total de cada uno de los subgrupos.

Esta tabla muestra que las mayores cifras de movilidad se producen en ambos sexos entre los 26 y 35 o 40 años. La movilidad global es más baja en la cohorte de edad anterior y, sobre todo, en el grupo de menos de 21 años, que se caracteriza por un menor acceso a los medios de locomoción privado y estadios iniciales en relación con la ocupación, durante los cuales los canales de búsqueda están bastante constreñidos, todavía, por el ámbito municipal (el número de titulados universitarios, por ejemplo, es muy reducido en esta cohorte). A partir de los 40 años la movilidad agregada sigue una clara pauta decreciente hasta alcanzar niveles muy bajos, de alrededor de un 10% entre las cohortes de más edad. En cuanto a la movilidad femenina, los porcentajes de quienes residen y trabajan en el mismo municipio aumentan claramente conforme se incrementa el número de hijos. Tomando como referencia el grupo de 31 a 35 años, la movilidad pasa de alrededor de un 32% entre las ocupadas sin hijos hasta alrededor del 26% entre el grupo con uno o dos hijos y un 20% entre aquellas que tienen tres o más hijos.

⁸ Una diferencia entre sexos que, sin embargo, es bastante inferior a la observada en otros países, como el Reino Unido, lo que puede ser explicado en parte por la menor importancia que en nuestro país ha tenido hasta ahora el trabajo a tiempo parcial, que es fundamentalmente femenino en casi todos los países europeos y que se asocia con unos trayectos residencia-trabajo más cortos (véase Casado, 2000a).

Como puede observarse en la tabla 6, las diferencias entre hombres y mujeres son muy inferiores cuando se consideran las ocupadas sin hijos frente al resto. De hecho, las mujeres sin hijos de entre 26 y 35 años experimentan una movilidad incluso superior a la de los hombres de las mismas cohortes de edad (debe tenerse en cuenta, sin embargo, que no se están considerando las diferencias que potencialmente podrían existir en el seno del grupo de hombres ocupados entre quienes tienen responsabilidades familiares y quienes no las tienen). La literatura sobre las diferencias observadas entre los sexos en términos de movilidad en otros países subraya dos aspectos. Por un lado, puesto que las mujeres reciben menores salarios⁹, trabajan en diferentes profesiones y ramas de actividad y tienen jornadas laborales más reducidas que los hombres (son ellas, por ejemplo, quienes copan el mayor porcentaje de los empleos a tiempo parcial); y dado que estos factores afectan directamente a la disponibilidad de desplazarse por motivos laborales, la menor longitud de los desplazamientos laborales podría derivarse de las propias características de la actividad de las mujeres. Por otro lado, las trabajadoras dedican un mayor tiempo al cuidado de los hijos y a las tareas del hogar que los hombres, de forma que las mujeres seleccionan puestos de trabajo más cercanos a sus lugares de residencia que los hombres porque sus menores salarios e inferior jornada laboral reducen el rendimiento monetario de sus desplazamientos, y también porque sus responsabilidades en el hogar incrementan el coste de desplazamientos más largos¹⁰ (Madden, 1981). Cabe subrayar que en este trabajo se está considerando tan solo las mujeres ocupadas. Sin embargo, el rechazo a un desplazamiento considerado como demasiado largo ha provocado previamente la autoexclusión del mercado de trabajo de muchas mujeres (hecho especialmente relevante en España, donde se observa simultáneamente una baja tasa de actividad femenina y un escaso peso del trabajo a tiempo parcial), de forma que la diferencia observada con respecto a los hombres en términos de movilidad recurrente representaría tan solo parcialmente la verdadera magnitud del problema (véase Andrews, 1978).

⁹ Véase, por ejemplo, la *Encuesta de Estructura Salarial* de 1995 (INE, 1997), según la cual los salarios percibidos por las mujeres son inferiores a los percibidos por los hombres en prácticamente todas las profesiones consideradas. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que en esta encuesta se excluye a los empleados en actividades agrícolas, en la Administración Pública así como a los empleados en los sistemas educativo y sanitario públicos.

¹⁰ De hecho se ha señalado que cuanto mayor es el porcentaje de ingresos que la mujer casada representa sobre los totales del hogar, mayor es la disponibilidad manifestada para desplazarse más lejos (Andrews, 1978). Esto es coherente con el hecho observado en la Comunidad Valenciana según el cual las ocupadas presentan unas movilidades superiores a las de los ocupados en varias categorías profesionales asociadas a mayores rentas: trabajadores especializados en la industria, arquitectos, ingenieros, personal docente, profesionales del derecho, entre otros.

Los datos anteriores son coherentes con los resultados del análisis de la movilidad en función del estado civil de los ocupados (tabla 7), según el cual las mujeres solteras experimentan una movilidad superior al resto de ocupadas, algo que no es observado en el caso de los hombres. En uno y otro caso, son los viudos y viudas quienes presentan una menor movilidad asociada a una edad que, en general, es muy superior a la media.

Tabla 7. Relación entre la movilidad y el estado civil

<i>Estado civil</i>	<i>Hombres</i>		<i>Mujeres</i>		<i>Dif.</i>
	<i>Movilidad</i>	<i>%</i>	<i>Movilidad</i>	<i>%</i>	
1. Soltero	59.265	26,96	34.555	26,19	0,77
2. Casado	159.658	25,90	41.819	20,33	5,57
3. Viudo	1.194	19,61	1.504	14,30	5,31
4. Separado	2.174	26,66	1.919	21,44	5,22
5. Divorciado	1.132	27,12	1.178	21,97	5,15
Total	223.423	26,14	80.975	22,34	3,80

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, IVE). Véase la Nota de la Tabla 1 sobre el significado de las diferentes columnas.

Por último, en cuanto a la relación con la persona principal, se mantienen las diferencias entre hombres y mujeres en términos de movilidad en dos de las categorías más numerosas (persona principal y pareja o cónyuge de éste o ésta¹¹) y dichas diferencias apenas existen en relación con la tercera categoría más relevante (hijo/a), hecho este último asociado de nuevo a la menor edad de quienes integran el grupo.

4. LOS DETERMINANTES DEL DESPLAZAMIENTO

Con el objeto de identificar las variables que más influyen en la movilidad, en este apartado se lleva a cabo un análisis de regresión logística. Sin pretender ofrecer un modelo cerrado que explique totalmente el fenómeno de la movilidad derivada del trabajo, mediante este ejercicio se identifican las características de quienes se desplazan fuera de sus municipios para trabajar frente a las de quienes no lo hacen. Así, y aunque de las conclusiones obtenidas no puede inferirse la causalidad subyacente, dadas las características del método estadístico empleado, la regresión logística permitirá discernir cuál es la contribución de las variables consideradas a la movilidad de los individuos.

¹¹ La condición de cónyuge o pareja es eminentemente femenina. Así, un 53% de las ocupadas se clasificaban como tales frente a sólo el 3% de los trabajadores masculinos.

El origen último de los flujos de ocupados está en las pautas de ubicación de los lugares de residencia y de trabajo así como del estado de los medios de transporte y comunicación entre ambos lugares. Por separado, cada uno de estos tres factores ha generado una extensa literatura cuya revisión queda fuera del objeto de este análisis. Tradicionalmente ha existido un debate entre quienes afirman que la evolución de la estructura espacial es un proceso secuencial en el que, en primer lugar, se produce la suburbanización de la población y, posteriormente, una redistribución de la actividad económica desde la ciudad central hacia localizaciones suburbanas, y quienes postulan la secuencia contraria. La redistribución de la población ha sido asociada a cambios en la disponibilidad de rentas, en el transporte y en los gustos personales, de forma que la accesibilidad se comportaría como un bien inferior intercambiable por la disponibilidad de espacio y factores ambientales. Por otro lado, la redistribución de la actividad económica, particularmente en la industria, ha sido explicada como resultado de cambios en las necesidades de espacio, en la evolución de la tecnología del transporte y las comunicaciones, en la localización y disponibilidad de la mano de obra y en los costes de ubicación. Ambos puntos de vista han sido integrados por algunos autores, como Beesley y Dalvi (1974), Steinnes (1977), Weinberg (1979), Greenwood (1980), Simpson (1980), Gordon y Lamont (1981), Madden (1981), Vickerman (1984), Singell y Lillydahl (1986), Koide (1990), Zheng (1990) y Merriman y Hellerstein (1994), quienes ofrecen modelos sintéticos en los que se intenta explicar simultáneamente todo el proceso, generalizando el modelo, utilizando diferentes especificaciones concretas pero compartiendo, básicamente, unas mismas hipótesis sobre cuáles son los determinantes últimos de estos fenómenos. Lamentablemente, la mayor parte de estos modelos exigen disponer de datos muy desagregados sobre la evolución de los desplazamientos laborales cotidianos, algo imposible en el caso español¹², como se ha señalado los epígrafes anteriores, dada la falta de explotación de la pregunta relativa al lugar de trabajo en los censos de población anteriores; o bien emplean variables sobre cuyos valores no se dispone de información suficientemente desagregada, como es el precio de la vivienda.

Es posible formular un modelo¹³ según el cual la distancia recorrida por un trabajador “*i*” (D_i) entre su residencia y trabajo puede ser expresada como una función de su utilidad (U) que depende del lugar de residencia (r_i) y el lugar de trabajo (t_i):

¹² Salvo en Cataluña, donde se dispone de información correspondiente a diversos años que, sin embargo, tan solo ha sido utilizada por Roig (1992) para llevar a cabo un estudio sobre el área de Barcelona a partir del sencillo modelo propuesto por Vickerman (1984), quien sólo incluye las serie de migraciones, de movilidad cotidiana y de crecimiento del empleo como variables significativas.

¹³ Este modelo está basado parcialmente en el propuesto por Artís *et al.* (1998). Las diferencias se centran en la selección y codificación de las variables y en la consideración de la movilidad, que aquí está representada por los flujos intermunicipales mientras que en Artís *et al.* (1998) se define como los desplazamientos entre las denominadas regiones, que agrupan a varias comarcas debido a diversas restricciones de los datos, lo que podría acentuar algunos de los problemas señalados al principio del apartado 3, en lo que se refiere a la posible infraestimación de los flujos más cortos que, como se muestra más adelante, son más abundantes entre determinados subgrupos de trabajadores (véase también la nota 25).

$$D_i = f[U(r_i, t_i)]$$

A su vez, dicha utilidad es función de diversos conjuntos de factores que pueden ser agrupados en unos vectores de variables personales (P), profesionales (Pr) y del lugar de residencia del trabajador (L):

$$U(r_i, t_i) = G(P_i, Pr_i, L_i)$$

La función de distancia puede ser reescrita de la siguiente forma:

$$D_i = h(P_i, Pr_i, L_i) \quad (1)$$

Así, de disponer de la distancia recorrida entre el lugar de residencia y de trabajo por cada uno de los individuos, sería posible plantear la siguiente función:

$$D_i = \alpha + \beta P_i + \lambda Pr_i + \delta L_i + u_i \quad (2)$$

Como se ha señalado, en el análisis que se desarrolla en este trabajo la variable continua *distancia* (imposible de obtener a partir de los datos censales disponibles) es aproximada por una variable dicotómica que toma el valor 1 cuando el individuo se desplaza fuera del municipio de residencia para trabajar y 0 en caso contrario, y el modelo resultante es estimado mediante una regresión logística, con la cual se obtiene una función lineal de las variables independientes (agrupadas en los vectores P_i , Pr_i y L_i) que permite clasificar a los individuos en uno de los dos grupos asociados a los valores 0 y 1 de la variable dependiente distancia.

El análisis que sigue permite estimar cuál es la probabilidad de que un individuo se desplace fuera de su municipio de residencia para trabajar a partir de un conjunto de variables independientes. Dicha probabilidad viene dada por:

$$p = \frac{e^z}{1 + e^z} \quad (3)$$

o bien:

$$p = \frac{1}{1 + e^{-z}} \quad (4)$$

donde Z es la combinación lineal de P, Pr y L siguiente:

$$Z = \beta_1 P + \beta_2 Pr + \beta_3 L + \beta_0 \quad (5)$$

Así, la probabilidad de que un individuo “i” se desplace diariamente fuera de su municipio de residencia para trabajar será:

$$p_i = \frac{1}{1 + e^{-(\beta_1 P_i + \beta_2 Pr_i + \beta_3 L_i + \beta_0)}} \quad (6)$$

siendo la probabilidad de que un individuo “i” no se desplace la siguiente:

$$q_i = 1 - p_i \quad (7)$$

A partir del universo de los ocupados desagregados por sexo se han elaborado de forma aleatoria dos muestras¹⁴ que recogen aproximadamente al 10% de cada uno de los grupos (84.434 hombres y 35.744 mujeres).

Las variables independientes cualitativas han sido transformadas en dicotómicas para el análisis. Para ello, cuando una variable presenta más de dos categorías se han generado tantas variables como el total de categorías menos uno. Cada nueva variable toma el valor 1 para una de las categorías y 0 para el resto. La categoría de referencia (aquella para la cual no se ha creado una nueva variable) está representada por un valor 0 en todas las generadas. Mediante este sistema, los coeficientes de las nuevas variables reflejan el efecto de las categorías incluidas respecto a la de referencia. Las variables dicotómicas derivadas de categorías distintas procedentes de una sola variable original han sido incluidas en bloque en el modelo estimado incluso en el caso de que alguna de ellas no resulte significativa. Para la recodificación se ha elegido como categoría de referencia aquélla que es más abundante en el grupo de los hombres. Por otro lado, la selección de las variables independientes se ha hecho de forma que la multicolinealidad observable en el modelo estimado incluyendo todas ellas se redujera al mínimo y, por otro lado, se recogiera el máximo de información posible. Siguiendo este criterio, y a pesar de disponer de la información pertinente, no se ha incluido la profesión del ocupado (dada la fuerte correlación existente entre varias de las categorías de esta variable y las variables sí incluidas de estudios realizados y actividad del establecimiento que emplea a los ocupados). Tampoco se ha incluido la variable parentesco que, sobre todo en el caso de las mujeres, estaba muy relacionada con el estado civil. Por la misma razón, tampoco se introdujeron las variables relativas al lugar de residencia en 1986 y 1990. Finalmente, la variable que recoge el número de hijos sólo se encuentra disponible en el caso de las mujeres, por lo que no se ha incluido al llevar a cabo la regresión logística sobre la muestra de hombres. Las variables finalmente recogidas en el modelo son:

¹⁴ El gran tamaño de las muestras ofrece garantías de la significatividad de los resultados obtenidos, lo que se ha puesto de manifiesto en los análisis exploratorios llevados a cabo, según los cuales las diferentes variables se distribuyen de forma idéntica en el universo y la muestra. Además, otros ensayos llevados a cabo con otras muestras de tamaño similar no alteraron los resultados de forma significativa.

Características personales:

Edad (recodificada a partir de la pregunta 7 del cuestionario censal, fecha de nacimiento): expresada en tramos quinquenales. La categoría de referencia es el grupo de edad de 31 a 35 años.

Estado civil: variable procedente de la pregunta 12 del cuestionario censal. La categoría de referencia es la de *casado*.

Número de hijos: variable procedente de la pregunta 20 del cuestionario censal, a la que debían responder sólo las mujeres que hubieran tenido hijos.

Lugar de residencia habitual el 1 de marzo de 1981 (preguntas 14, 15 y 16 del cuestionario censal): las categorías originales han sido recodificadas para distinguir entre quienes residían en el municipio de residencia actual y en el mismo domicilio (categoría de referencia); residentes en el mismo municipio, en otro domicilio; residentes en otro municipio perteneciente a otra provincia; residentes en un municipio distinto de la misma provincia (estas dos últimas categorías proceden de una única opción en el cuestionario censal y han podido ser desagregadas gracias a que se dispone del total de microdatos correspondientes a los ocupados valencianos) y residentes en el extranjero.

Características profesionales:

Estudios realizados: variable procedente de la pregunta 19 del cuestionario censal. La categoría de referencia es la de *Estudios primarios, o cinco cursos aprobados de EGB o equivalentes*.

Actividad principal del establecimiento donde trabaja: variable procedente de la pregunta 25 del cuestionario censal. La categoría de referencia es la de *Construcción (incluye fontanería, carpintería, pintura, instalaciones eléctricas, etc.)*.

Lugar de residencia:

Número de viviendas: a cada individuo se le asigna el número de viviendas construidas en la comarca de residencia entre 1971 y 1991 por cada 100 habitantes de la misma.

Comarca de residencia: recodificada por el Instituto Valenciano de Estadística a partir de los datos de control del formulario censal.

Para interpretar los coeficientes estimados por la regresión logística es posible reescribir (6) y (7) de la forma siguiente:

$$\log\left(\frac{p_i}{q_i}\right) = \beta_0 + \beta_1 P + \beta_2 Pr + \beta_3 L \quad (8)$$

Los coeficientes estimados β son los que aparecen en la primera columna de la tabla 8, para cada una de las variables incluidas en los vectores de variables P, Pr y L. Es posible reescribir (8) como sigue:

$$\frac{p_i}{q_i} = e^{\beta_0 + \beta_1 P + \beta_2 Pr + \beta_3 L} = e^{\beta_0} e^{\beta_1 P} e^{\beta_2 Pr} e^{\beta_3 L} \quad (9)$$

En la columna *exp β* de la tabla 8 aparecen cada uno de los $e^{\beta_j X_j}$, donde X_j es cada una de las variables independientes consideradas. De esta forma, los coeficientes de la última columna informan sobre cuánto aumenta el cociente entre la probabilidad del suceso *desplazarse fuera del municipio de residencia para trabajar* frente a la del suceso contrario ante un incremento de una unidad, en el caso de las variables continuas. En el caso de las variables dicotómicas, el coeficiente indica la variación de dicho cociente frente a la categoría de referencia ante la ocurrencia del suceso considerado (suponiendo que los valores para el resto de variables no varíen).

Puede obtenerse un indicador de la capacidad de predicción del modelo mediante una tabla 2x2 en la que se recogen los aciertos y fallos de una regla de predicción simple:

$$D_i = 1 \text{ si } p_i < p^* \text{ y } 0 \text{ en caso contrario}$$

Cuando la probabilidad p_i excede un determinado nivel, el ocupado es clasificado en el grupo de quienes se desplazan fuera de sus municipios de residencia. Este nivel p^* se fija habitualmente en 0,5 y, de esta forma, el modelo predice un 1 si este valor es más probable que el 0. Sin embargo, cuando los dos posibles valores de la variable dependiente no aparecen en la muestra (y, por tanto, en la población) con una probabilidad similar, como es el caso, este nivel lleva muy frecuentemente a una clasificación correcta de un gran porcentaje de quienes pertenecen a uno de los grupos y a una pésima clasificación de los miembros del otro. Para solucionar este problema el nivel p^* ha sido fijado en 0,25, que es el porcentaje aproximado que suponen quienes se desplazan sobre el total de la población ocupada.

Con el fin de evaluar la capacidad explicativa del modelo, las estimaciones para cada una de las muestras (hombres y mujeres)¹⁵ se han llevado a cabo a partir de alrededor de un 90% (75.944 hombres y 32.176 mujeres) de los individuos seleccionados en las muestras obtenidas del total de la población ocupada masculina y femenina. Posteriormente, se ha validado la capacidad de clasificación sobre el resto de los ocupados. Como puede observarse en las tablas 9 y 10, el porcentaje de ocupados correctamente clasificados es alto en ambos casos¹⁶.

¹⁵ El método empleado para la estimación ha sido el *Forward* de Wald, en el cual las variables son introducidas secuencialmente mediante sucesivas iteraciones (en cada una de las cuales se considera la posibilidad de introducir o eliminar una variable independiente en función del grado de información aportado por cada una de ellas). Los estadísticos empleados para la selección y eliminación de variables son, respectivamente, la Puntuación eficiente de Rao y el estadístico de Wald, que permiten contrastar las hipótesis nulas de que el coeficiente de la variable de que se trate sea igual a cero. En el caso de la Puntuación eficiente de Rao dicha hipótesis puede ser interpretada como que en el caso de que la variable independiente en cuestión sea seleccionada en el siguiente paso, la información que aportaría no sería significativa. Por otro lado, usando el estadístico de Wald la hipótesis se interpreta como que la información que se perdería de eliminar la variable de que se trate no es significativa. Los valores de referencia para contrastar ambas hipótesis han sido fijados en 0,05 y 0,1 respectivamente.

¹⁶ Por otro lado, el estadístico *Ji-cuadrado* que contrasta la hipótesis nula de que todos los parámetros correspondientes al conjunto de variables incluidas en el modelo son iguales a cero arroja como resultado el rechazo de dicha hipótesis nula para cualquier nivel de significación. Finalmente, la disminución observada durante la estimación en $-2LL$ (-2 veces el logaritmo de la verosimilitud) fue de un 15,93% en el caso de los hombres y de un 18,02% en el caso de las mujeres; niveles que, en ambos casos, pueden ser considerados como aceptables.

Tabla 8. Resultados de la estimación

Variable	Hombres				Mujeres			
	β	Sig.	Exp(B)	FIV	β	Sig.	Exp(β)	FIV
Edad								
Más de 65 años	-1,1649	0,0000	0,3119	1,042	-0,5134	0,0406	0,5984	1,076
De 61 a 65 años	-0,6883	0,0000	0,5024	0,373	-0,7744	0,0000	0,4610	1,329
De 56 a 60 años	-0,5401	0,0000	0,5827	1,593	-0,8607	0,0000	0,4229	1,488
De 51 a 55 años	-0,4175	0,0000	0,6587	1,627	-0,7539	0,0000	0,4705	1,478
De 46 a 50 años	-0,3315	0,0000	0,7178	1,684	-0,4318	0,0000	0,6493	1,535
De 41 a 45 años	-0,2282	0,0000	0,7960	1,728	-0,3264	0,0000	0,7215	1,589
De 36 a 40 años	-0,0821	0,0181	0,9212	1,710	-0,2336	0,0000	0,7916	1,630
De 26 a 30 años	0,0948	0,0047	1,0994	1,732	0,0297	0,5596	1,0301	1,864
De 21 a 25 años	-0,0368	0,3245	0,9639	1,673	-0,1121	0,0514	0,8940	2,151
20 años o menos	-0,5018	0,0000	0,6054	1,307	-0,4077	0,0000	0,6652	1,751
Categoría de referencia: 31 a 35 años								
Estado civil								
Soltero					0,1754	0,0002	1,1917	2,218
Viudo					0,0419	0,7149	1,0428	1,101
Separado					0,1183	0,2432	1,1255	1,029
Divorciado					0,3861	0,0018	1,4712	1,022
Categoría de referencia: casado/a								
Número de hijos (información sólo disponible para las mujeres).					-0,1255	0,0000	0,8820	2,051
Lugar de residencia habitual el 1 de marzo de 1981								
Residía en el mismo municipio, en otro domicilio	-0,1430	0,0000	0,8667	1,211	-0,2363	0,0000	0,7896	1,309
Residía en otro municipio de otra provincia	0,1493	0,0009	1,1611	1,082	-0,0643	0,3955	0,9377	1,101
Residía en el extranjero	0,4497	0,0000	1,5679	1,024	0,0116	0,9362	1,0116	1,036
Residía en un municipio distinto de la misma provincia	1,0118	0,0000	2,7505	1,113	1,0039	0,0000	2,7289	1,167
Categoría de referencia: Residía en el mismo municipio, en el mismo domicilio								
Estudios realizados								
No sabe leer o escribir.					0,2831	0,1545	1,3272	1,074
Sin estudios.					-0,0058	0,9371	0,9943	1,353
Bachiller Elemental, Graduado escolar, EGB completa o equivalentes.					0,1727	0,0001	1,1885	1,608
Formación Profesional Primer Grado, Oficialía Industrial.					0,2839	0,0001	1,3283	1,271
Formación Profesional Segundo Grado, Maestría Industrial.					0,3572	0,0001	1,4293	1,188
Bachiller Superior, BUP.					0,3769	0,0000	1,4577	1,404
Otras Titulaciones Medias.					0,4010	0,0004	1,4934	1,118
Arquitecto e Ingeniero Técnicos y Diplomado (aprobado completo 3 ^{er} curso) de Escuelas Técnicas Superiores.					0,4979	0,0159	1,6452	1,035
Diplomado de Escuelas Universitarias y Diplomado (aprobado completo 3 ^{er} curso) de Facultades y Colegios Universitarios.					0,7306	0,0000	2,0764	1,665
Arquitecto e Ingeniero Superior.					1,4816	0,0039	4,4001	1,009
Licenciado Universitario.					0,9122	0,0000	2,4898	1,499
Titulaciones de Estudios Superiores no universitarios.					0,6299	0,0010	1,8774	1,043

Variable	Hombres				Mujeres			
	β	Sig.	Exp(B)	FIV	β	Sig.	Exp(β)	FIV
Doctorado.					0,7352	0,0058	2,0858	1,038
Titulaciones de estudios de Postgrado o Especialización para Licenciados.					0,9455	0,0000	2,5740	1,047
Categoría de referencia: estudios primarios, o cinco cursos aprobados de EGB o equivalentes.								
Actividad comercial del establecimiento								
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura.	-1,4104	0,0000	0,2440	1,644	-0,5198	0,0022	0,5947	4,449
Pesca y piscicultura.	-0,6379	0,0004	0,5284	1,038	-0,7783	0,4627	0,4592	1,041
Extracción de combustibles sólidos, petróleo, gas natural y minerales radioactivos.	0,0045	0,9947	1,0045	1,002	-	-	-	-
Resto de industrias extractivas: hierro, minerales metálicos no energéticos.	0,2986	0,0506	1,3480	1,025	-0,9539	0,3974	0,3852	1,023
Industrias de productos: alimenticios, bebidas, tabaco.	0,0613	0,2622	1,0632	1,197	-0,1638	0,3049	0,8489	4,254
Industrias: textil, cuero, calzado, confecciones textiles.	-0,0524	0,2860	0,9490	1,512	-0,2208	0,1373	0,8019	10,301
Industrias: madera, corcho, contrachapado, cestería, espartería, etc.	0,1010	0,1156	1,1062	1,131	-0,1137	0,5937	0,8925	1,658
Industrias: papel, artes gráficas, edición y reproducción de soportes y grabados (vídeo, sonido, etc.)	-0,0952	0,2061	0,9092	1,105	-0,3408	0,1070	0,7112	1,805
Coquerías: refino de petróleo, tratamiento de combustibles nucleares.	1,2606	0,0000	3,5277	1,007	-3,7420	0,6123	0,0237	1,011
Fabricación de productos químicos. Fabricación de fibras artificiales y sintéticas. Fabricación de productos minerales no metálicos (cemento, hormigón, yeso, vidrio, cerámica, ladrillos, etc.).	0,3777	0,0000	1,4589	1,347	0,2420	0,1384	1,2738	3,114
Producción de metales (siderurgia, producción de metales no ferreos, fundición, etc.).	0,2237	0,0051	1,2507	1,095	0,1380	0,6775	1,1480	1,196
Fabricación de productos metálicos. Construcción de máquinas, equipo y material mecánico.	0,2247	0,0000	1,2519	1,242	0,3615	0,0624	1,4354	1,855
Fabricación de equipo y material electrónico y óptico (ordenadores, material fotográfico, receptores de radio y televisión, relojes, etc.).	0,3790	0,0000	1,4608	1,065	0,1046	0,6603	1,1103	1,458
Fabricación de material de transporte (vehículos de motor, bicicletas, naves y piezas para su reparación).	1,5909	0,0000	4,9082	1,132	1,3409	0,0000	3,8227	1,224
Fabricación de productos de caucho y materias plásticas. Otras industrias manufactureras (fabricación de muebles, artículos de deporte, juguetes, joyería, bisutería, etc.).	0,3414	0,0000	1,4069	1,308	-0,0011	0,9947	0,9989	3,141
Producción, transporte y distribución de energía eléctrica, gas y agua.	0,4133	0,0001	1,5117	1,046	0,2222	0,6004	1,2488	1,114
Venta, mantenimiento y reparación de vehículos a motor. Gasolineras.	-0,0812	0,1369	0,9220	1,209	-0,1283	0,5417	0,8796	1,732
Comercio al por mayor e intermediarios del comercio.	-0,0354	0,4426	0,9652	1,314	-0,1780	0,2380	0,8369	7,159
Comercio al por menor y reparaciones de efectos personales y enseres domésticos.	-0,4710	0,0000	0,6244	1,432	-0,5741	0,0001	0,5632	14,157
Hoteles, restaurantes y bares.	-0,5102	0,0000	0,6004	1,257	-0,5129	0,0011	0,5988	6,159
Transportes y actividades anexas (manipulación de mercancías, agencias de viaje, etc.). Comunicaciones (correos, teléfonos, etc.).	0,0981	0,0197	1,1031	1,403	-0,0144	0,9355	0,9857	2,722
Instituciones financieras (bancos, cajas de ahorros y otros intermediarios financieros). Seguros (excepto Seguros Sociales Obligatorios).	-0,0725	0,2309	0,9301	1,183	-0,2593	0,1297	0,7716	3,034
Actividades inmobiliarias y de alquiler de bienes (muebles o inmuebles). Servicios prestados a las empresas (asesorías, publicidad, consultoras informáticas, etc.).	-0,0544	0,4049	0,9470	1,155	-0,3147	0,0551	0,7300	3,649
Educación (incluye autoescuelas, academias y similares).	0,6257	0,0000	1,8696	1,175	0,2956	0,0474	1,3440	9,349
Sanidad, servicios veterinarios y asistencia social.	0,4054	0,0000	1,4999	1,134	0,4309	0,0036	1,5387	8,328
Administraciones públicas, Defensa y Seguridad Social (incluye funciones administrativas, inspectoras, de planificación, de gestión, de producción y similares). Por tanto, se excluyen las actividades sanitarias, asistenciales y educativas.	-0,1390	0,0040	0,8702	1,315	-0,0889	0,5576	0,9149	6,304

Variable	Hombres				Mujeres			
	β	Sig.	Exp(B)	FIV	β	Sig.	Exp(B)	FIV
Servicio doméstico.	-0,1228	0,4500	0,8844	1,028	-0,1364	0,3855	0,8725	6,031
Otros servicios: recreativos, culturales y deportivos (teatro, radio, etc.), personales (peluquería, tintorería, etc.), representaciones diplomáticas.	-0,1764	0,0061	0,8383	1,161	-0,5137	0,0010	0,5982	5,810
Categoría de referencia: construcción (incluye fontanería, carpintería, pintura, instalaciones eléctricas, etc.).								
Comarca de residencia								
Els Ports	-5,5889	0,1192	0,5550	1,012	0,3200	0,4176	1,3772	1,016
L'Alt Maestrat	0,4180	0,0431	1,5190	1,018	0,6423	0,0502	1,9008	1,022
El Baix Maestrat	-0,5251	0,0000	0,5915	1,092	0,4483	0,0020	1,5656	1,074
L'Alcalatén	-0,0679	0,6494	0,9344	1,044	0,2462	0,4149	1,2792	1,027
La Plana Alta	-0,787	0,1127	0,9243	1,234	0,2515	0,0020	1,2859	1,197
La Plana Baixa	0,4816	0,0000	1,6187	1,242	0,7564	0,0000	2,1307	1,245
El Alto Palancia	0,7063	0,0000	2,0266	1,033	1,3888	0,0000	4,0100	1,023
El Alto Mijares	0,8927	0,0009	2,4417	1,008	1,2118	0,0161	3,3596	1,010
El Rincón de Ademuz	0,8829	0,0036	2,4179	1,006	1,7981	0,0029	6,0381	1,003
Los Serranos	0,1542	0,3062	1,1667	1,037	1,3139	0,0000	3,7205	1,018
El Camp de Túria	0,8893	0,0000	2,4335	1,111	1,5116	0,0000	4,5339	1,089
El Camp de Morvedre	0,3114	0,0000	1,3653	1,101	1,1587	0,0000	3,1859	1,060
L'Horta Nord	2,0134	0,0000	7,4891	1,215	2,4705	0,0000	11,8287	1,192
L'Horta Oest	1,8514	0,0000	6,3687	1,326	2,1524	0,0000	8,6054	1,262
L'Horta Sud	1,8541	0,0000	6,3858	1,206	2,2706	0,0000	9,6851	1,151
La Plana de Utiel-Requena	-0,0972	0,3895	0,9074	1,064	0,2049	0,3874	1,2274	1,026
La Hoya de Buñol	0,5183	0,0000	1,6792	1,043	1,1577	0,0000	3,1825	1,029
El Valle de Ayora	0,4435	0,0164	1,5582	1,015	0,5788	0,1329	1,7838	1,011
La Ribera Alta	0,6717	0,0000	1,9576	1,275	0,9334	0,0000	2,5432	1,220
La Ribera Baixa	0,1851	0,0121	1,2033	1,104	0,9476	0,0000	2,5796	1,068
La Canal de Navarrés	0,5974	0,0000	1,8173	1,028	0,9211	0,0001	2,5121	1,023
La Costera	0,4512	0,0000	1,5702	1,091	0,6931	0,0000	1,9998	1,081
La Vall d'Albaida	0,0585	0,4096	1,0603	1,137	0,6712	0,0000	1,9565	1,101
La Safor	0,4117	0,0000	1,5094	1,180	1,0571	0,0000	2,8781	1,177
El Comtat	0,9770	0,0000	2,6565	1,042	1,6630	0,0000	5,2753	1,028
L'Alcoià	-0,4524	0,0000	0,6361	1,156	-0,2058	0,1256	0,8140	1,119
L'Alt Vinalopó	-0,8161	0,0000	0,4421	1,070	-0,3118	0,1626	0,7321	1,057
El Vinalopó Mitjà	0,2197	0,0001	1,2457	1,193	0,5871	0,0000	1,7988	1,150
La Marina Alta	-0,2157	0,0022	0,8060	1,156	0,4645	0,0000	1,5913	1,111
La Marina Baixa	0,1799	0,0052	1,1970	1,163	0,8715	0,0000	2,3905	1,139
L'Alacantí	-0,0314	0,4247	0,9691	1,349	0,4196	0,0000	1,5213	1,300
El Baix Vinalopó	-0,8740	0,0000	0,4173	1,316	-0,5828	0,0000	0,5583	1,254
Categoría de referencia: Valencia								
Número de casas construidas entre 1971 y 1991 por cada 100 habitantes en la comarca de residencia (*)	0,0089	0,0000	1,0089	2,323				
Constante	-1,6050	0,0000			-2,0107	0,0000		

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, IVE) salvo: (*) Censo de Viviendas de 1991 – *Info Censo* (IVE).

Tabla 9. Capacidad de clasificación del modelo sobre los individuos utilizados para la estimación de la regresión (aproximadamente el 90% de la muestra: 75.944 ocupados y 32.176 ocupadas)

<i>Valor de la variable dependiente</i>	<i>Predicción correcta (mujeres)</i>	<i>Predicción correcta (hombres)</i>
0	80,23%	76,14%
1	62,48%	62,84%
Total	76,44%	72,78%

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, Instituto Valenciano de Estadística).

Tabla 10. Capacidad de clasificación del modelo sobre los individuos no utilizados para la estimación de la regresión (aproximadamente el 10% de la muestra: 8.490 ocupados y 3.568 ocupadas)

<i>Valor de la variable dependiente</i>	<i>Predicción correcta (mujeres)</i>	<i>Predicción correcta (hombres)</i>
0	81,22%	75,55%
1	62,45%	62,90%
Total	77,19%	72,32%

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos correspondientes a los ocupados residentes en la Comunidad Valenciana en 1991 (*Censo de Población de 1991*, Instituto Valenciano de Estadística).

4.1. Características personales

La primera de las características personales estudiada en la regresión logística es la edad. Como puede observarse en la tabla 8, prácticamente todos los grupos de edad (la única excepción es el grupo de hombres de entre 26 y 30 años) registran una probabilidad asociada de movilidad inferior a la de la categoría de referencia, que es la cohorte de 31 a 35 años. El resto de individuos registra unas probabilidades de movilidad que van disminuyendo paulatinamente con la edad en un proceso que es especialmente rápido en el caso de las mujeres. Así, la pertenencia a la cohorte de 36 a 40 años se asocia a una probabilidad de desplazamiento extramunicipal frente a la del suceso contrario que es un 7,9% inferior que la de la categoría de referencia en el caso de los hombres frente a la disminución del 20,1% observada en el caso de las mujeres. También los individuos menores de 26 años registran una movilidad inferior, especialmente los menores de 21 años, corroborando así las conclusiones generales a las que se llegaba en el análisis descriptivo (tabla 6).

En el análisis por edad se da la paradoja de que la movilidad disminuye al aumentar la edad a pesar de que con ella aumentan también las ganancias medias (INE, 1997). Las razones de este fenómeno escapan muy probablemente al campo de estudio de la economía, y entroncan con las teorías sobre el ciclo vital que asocian las edades más tempranas con un mayor dinamismo en el comportamiento de los individuos, tratándose de etapas en las que éstos se muestran dispuestos a incurrir en un determinado conjunto de costes a cambio de adquirir una cierta posición social. Este hecho se ve apoyado por los resultados de otros análisis (Casado, 2000a) en los que se concluye que la probabilidad del desplazamiento de los individuos clasificados como hijos de la persona principal es superior en más de un 20% a la de dicha persona principal, lo que se asocia con el hecho de que la residencia familiar se ubica con mucha más frecuencia en función de los intereses laborales del cabeza de familia, de tal forma que los hijos que conviven con él toman dicha localización como dada, sin ejercer la posibilidad de aproximar el lugar de residencia al de trabajo, lo cual les lleva a afrontar desplazamientos superiores. Dichos desplazamientos podrían estar motivados, además, por la presión que supone la existencia de una elevada tasa de paro juvenil, que provoca una ampliación de los horizontes geográficos de búsqueda a partir de una residencia que se toma como fija, dados los condicionantes sociales y económicos que han provocado que se alargue el período de residencia de los jóvenes españoles en el domicilio de sus padres.

En cuanto al estado civil, se trata de una variable que ha resultado no ser significativa en la estimación del modelo para el grupo de trabajadores masculinos y sólo lo fue en dos de sus categorías en el caso de las mujeres, tal y como permitía prever el análisis descriptivo (tabla 7), en el que no se apreciaban diferencias en términos de movilidad entre casados y solteros; diferencias que, sin embargo, eran patentes entre la población ocupada femenina. Así, tanto la condición de soltera como la de divorciada se asocian a una más alta probabilidad de desplazamiento que la de la categoría de referencia, las trabajadoras casadas, con cifras mayores en un 19,17% y un 47,12% respectivamente. Debe subrayarse que esta diferencia se produce una vez descontado el efecto que sobre la movilidad tiene la actividad económica en la que están empleadas, sus estudios, edad, historia migratoria, comarca de residencia y algunas características asociadas a dicha comarca. De tal forma, se pone de manifiesto un comportamiento claramente diferencial en un determinado grupo de mujeres (algo más de la mitad de las ocupadas están casadas), cuyas responsabilidades familiares y en el hogar restringen muy probablemente su ámbito geográfico de trabajo¹⁷. Este aspecto se ve reforzado por el resultado de la estimación del efecto del número de hijos, según el cual cada hijo

¹⁷ Debe considerarse, además, que al cuidado de los hijos se une la atención a personas enfermas crónicas y ancianas en el hogar, que es una tarea fundamentalmente femenina (Carrasco y Rodríguez, 1998) y que en este análisis se estudia tan solo a las ocupadas, siendo éste un grupo muy reducido de la población activa y potencialmente activa femenina. En realidad, un alto porcentaje de estas últimas se han autoexcluido del mercado de trabajo por factores entre los que destaca el cuidado de los hijos.

adicional reduce en más de un 10% la ratio de probabilidades. Desgraciadamente, no es posible contrastar el efecto que esta misma variable produce sobre la movilidad masculina dado que, como se ha señalado, la pregunta 20 del cuestionario censal iba dirigida exclusivamente a las mujeres. Sin embargo, el hecho de que el estado civil no resulte significativo para la explicación de la movilidad masculina permite sospechar que tampoco el número de hijos lo sería o, al menos, no con la misma relevancia.

Uno de los resultados más relevantes del análisis llevado a cabo es la relación existente entre la historia migratoria de los ocupados y su movilidad cotidiana. Como se ha señalado anteriormente, existe una extensa literatura sobre la secuencialidad en el proceso de cambios de lugares de residencia y de trabajo. Los resultados reflejados en la tabla 11 pueden aportar argumentos a este debate.

Tabla 11. Relación entre las migraciones dentro de la provincia y la movilidad en función del sexo en la Comunidad Valenciana

		<i>Ocupados que en la fecha indicada residían en un municipio distinto de la misma provincia y que en 1991 trabajaban en el que era su lugar de residencia en aquella fecha</i>	<i>Ocupados que en la fecha indicada residían en un municipio distinto de la misma provincia en la que residen en 1991</i>	<i>Ocupados que en la fecha indicada residían en un municipio distinto de la misma provincia en la que residen en 1991 y que en 1991 trabajan fuera del municipio de residencia actual</i>		
		(a)	(b)	(a)/(b) %	(d)	(a)/(d) (d)/(b) % %
1981	Hombres	14.739	101.819	14,48	42.739	34,49 41,98
	Mujeres	6.945	43.551	15,95	17.469	39,76 40,11
1986	Hombres	10.229	59.295	17,25	27.635	37,01 46,61
	Mujeres	5.065	26.791	18,91	11.615	43,61 43,35
1990	Hombres	3.842	16.343	23,51	8.630	44,52 52,81
	Mujeres	2.174	7.769	27,98	4.067	53,45 52,35

Fuente: elaboración propia a partir de los microdatos referidos a ocupados valencianos procedentes del *Censo de Población de 1991* (IVE).

Nota: Las fechas exactas que corresponden a cada uno de los años son: 1 de marzo de 1981, 1 de abril de 1986, 1 de marzo de 1990 y 1 de marzo de 1991.

Para estudiar la relación existente entre el cambio de domicilio y el lugar de trabajo en este trabajo se ha dividido la categoría original *Residía en otro municipio de España* de las preguntas 14 a 16 del cuestionario censal en dos, en función de si dicho municipio se encontraba en la que era la provincia de residencia en 1991 o no. Mediante esta recodificación se pretende identificar las migraciones de corto recorrido, dado que la literatura relevante considera que las migraciones de ámbito nacional implican de manera mucho más frecuente cambios simultáneos de residencia y trabajo, mientras que las corrientes migratorias de ámbito más local no suelen estar tan asociadas a cambios en el lugar de trabajo (Molho, 1986). A continuación se generaron tres nuevas variables dicotómicas que toman valor 1 en el caso en que el individuo trabajase en 1991 en el que era el municipio de residencia en 1981, 1986 y 1990, respectivamente.

Si un alto porcentaje de aquéllos que en 1991 residían fuera del municipio actual, pero en otro municipio de la provincia, continuaran trabajando en el lugar de origen de la migración, podría concluirse que la deslocalización se ha producido a menudo en primer lugar a través de cambios en la ubicación de los lugares de residencia¹⁸. Los ocupados se habrían trasladado en busca de mejores condiciones asociadas a la vivienda y, en este sentido, su conducta en términos de movilidad cotidiana podría ser una evidencia indirecta de movimientos hacia una posición sub-óptima o de desequilibrio, que reflejaría lo improbable de una decisión optimizadora simultáneamente en los mercados de trabajo y residencial por parte del individuo. Desde un punto de vista espacial, estas migraciones podrían ser un síntoma de que los trabajadores toman los mercados laborales locales como espacios geográficos relevantes en su conducta de búsqueda tanto de empleo como de residencia. Dichos mercados, formados por grupos de municipios, se delimitan como entidades altamente independientes en términos de movilidad cotidiana. En este trabajo la movilidad está representada por los flujos intermunicipales que, en un número muy significativo de casos, están contenidos en las fronteras de un mercado laboral local, puesto que la mayoría de los mercados laborales locales valencianos están constituidos por áreas residenciales y centros de empleo vinculados entre sí (Casado, 2000a y b). En este sentido, los migrantes podrían no ver su cambio de residencia como una verdadera migración, sino como un *desplazamiento menor* dentro de su mismo mercado de trabajo local.

Cabe señalar, en primer lugar, que la movilidad, medida como la proporción de quienes se desplazan fuera del municipio de residencia para trabajar (última columna de la tabla 11), es mucho más alta entre quienes han cambiado de residencia en algún momento durante los diez años anteriores al *Censo de Población de 1991* que entre el conjunto de la población, con unas cifras crecientes conforme se aproxima el cambio de residencia al momento censal y que alcanzan el 52% de quienes en 1990 tenían su residencia fijada en un municipio diferente de la misma provincia en la que residen en 1991. Este hecho podría reflejar que los desplazamientos no se deben a una aproximación al puesto de trabajo, sino a la búsqueda de unas mejores

¹⁸ Lo cual permite generalizar los resultados de otros estudios que muestran en ámbitos más restringidos, como la ciudad de Barcelona, que una gran proporción de inmigrantes mantienen sus puestos de trabajo en el centro urbano en el que residían, de forma que la inmigración parece impulsar los flujos diarios de salida de trabajadores (Roig, 1992) desde los nuevos municipios de residencia. Un antecedente remoto de estos estudios es Goldstein y Mayer (1964), quienes concluyen que, haciendo posible la movilidad residencial sin que ello implique necesariamente cambios en la ubicación del puesto de trabajo, los patrones de desplazamientos cotidianos podrían resultar en un volumen creciente de migraciones.

condiciones de residencia en términos pecuniarios o de *calidad de vida*¹⁹ (espacio, dotaciones de ocio, espacios menos contaminados y congestionados, etc.).

En cuanto a las diferencias de movilidad en función del sexo, éstas son más reducidas a las descritas para el conjunto de la población ocupada (un 26,14% en el caso de los hombres y un 22,34% en el caso de las mujeres) y prácticamente desaparecen entre quienes cambiaron de residencia con posterioridad a 1990, como puede observarse. La tabla 11 muestra (columna (a)/(b)) que, para las tres fechas consideradas, las cifras de mujeres que conservan su lugar de trabajo tras la migración son más altas que las de los hombres, lo que parece indicar que el empleo masculino es el determinante de la ubicación de la residencia en núcleos familiares en los que los dos cónyuges trabajan. Esto corroboraría resultados según los cuales en los hogares que han cambiado de residencia recientemente los tiempos empleados por los hombres en los desplazamientos habían disminuido mientras que los de las mujeres aumentaron (Singell y Lillydahl, 1986; Madden, 1981). Este tipo de resultados ha llevado a diversos autores a estudiar el fenómeno de la movilidad sobre unidades no individuales, sino familiares (Singell y Lillydahl, 1986). Sería necesario, sin embargo, profundizar en el estudio de la situación familiar de los migrantes para llegar a resultados concluyentes.

Además, debe considerarse que las cifras están infraestimadas en el sentido de que en muchos casos el cambio experimentado en la residencia se produjo en un momento de inactividad económica y debió de estar ligado a variaciones socioeconómicas del hogar al que el ocupado de 1991 pertenecía como hijo o hija (por ejemplo, un joven que tuviera 24 años en el momento censal y que hubiera experimentado un cambio de residencia diez años antes, en un momento en el que tenía 14, difícilmente podría conservar en 1991 un inexistente puesto de trabajo anterior). Por otro lado, se han clasificado como desplazamientos de corto recorrido todas las migraciones intraprovinciales, a pesar de que muchas de ellas implican ubicaciones muy distantes del municipio de residencia original.

La experiencia de las mujeres en relación con la movilidad queda así caracterizada de forma bastante completa. Por un lado, la tabla 6 muestra que las cohortes más jóvenes no registran diferencias sustanciales de comportamiento frente a los hombres (tal es el caso de las

¹⁹ Este ha sido el resultado obtenido por, entre otros, Steinnes (1975), Greenwood (1980), Vickerman (1984) y Roig (1992). De hecho, las encuestas llevadas a cabo en diversos países muestran que ni las dificultades para encontrar un trabajo ni las asociadas a los desplazamientos son consideradas por los encuestados como una razón de peso para cambiar de domicilio (Vickerman, 1984). Este resultado, por otro lado, se opone a las conclusiones de Brown (1975) y algunos otros autores que argumentan que los cambios en la ubicación de los lugares de trabajo son la causa principal de los cambios de residencia, junto con algunas características del hogar. En España, la *Encuesta Sociodemográfica* de 1991 (INE, 1993) muestra que entre las razones expresadas para el último cambio de vivienda, sólo un 0,6% del total para España señalaban como motivo un cambio forzoso asociado al empleo, mientras que un 2% aludía a una aproximación al lugar de trabajo o estudio (en el caso de la Comunidad Valenciana las cifras eran de un 1,2% y un 1,4% respectivamente).

ocupadas hijas frente a los hijos, por ejemplo, Casado, 2000a). Es con la llegada de la descendencia (asociada generalmente al cambio en el estado civil y a grupos de más edad) cuando se produce una disminución de la movilidad femenina. A pesar de no poder establecer relaciones de causalidad, parece razonable achacar la menor movilidad femenina en estos casos a la asunción de la mayor parte de la dedicación familiar al cuidado de los hijos y del hogar (un aspecto que muestran claramente las encuestas sobre utilización del tiempo llevadas a cabo en España: Carrasco y Rodríguez, 1998; *Eustat*, 1994). Esta diferencia en la movilidad podría ser considerada como una primera fuente potencial de discriminación de la mujer en el mercado de trabajo²⁰. Así, la población femenina potencialmente activa perteneciente a estas edades alternaría entre la autoexclusión del mercado de trabajo, el desempleo y la ocupación en ámbitos geográficos en general más reducidos que los de los hombres, lo cual podría suponer una limitación *a priori* en su capacidad de acceder a un puesto de trabajo y, en particular, a uno que reúna condiciones consideradas como satisfactorias (este hecho ha llevado a ciertos autores a hablar de *mercados cautivos femeninos* asociados a unos menores salarios para cada una de las ocupaciones²¹). Otra manifestación de la desigualdad del trato de las mujeres trabajadoras frente a sus iguales masculinos es el comportamiento registrado entre quienes han experimentado un cambio de residencia. Como se observa en la tabla 11, las mujeres que han emigrado recientemente registran una movilidad similar a la de los hombres (1990), pero en un porcentaje mucho mayor (53,45% frente a un 44,52%), conservan su puesto de trabajo en el municipio emisor. Así, es más que probable que el cambio de residencia se haya derivado en mayor medida de un acercamiento de la vivienda familiar al puesto de trabajo del hombre²² a pesar de que no parece que sea ésta la variable fundamental que explique el cambio de domicilio. Las diferencias se van reduciendo conforme se aleja la fecha de referencia (1986 y 1981), pero se mantiene un comportamiento distinto durante todo el período.

²⁰ Drewes (1991) señala la posición de debilidad femenina frente a las nuevas demandas de flexibilidad en la producción debido a que su movilidad geográfica y social está limitada por las funciones de renovación social que tienen asignadas en relación con la crianza de los hijos. De hecho, autores como Andrews (1978) subrayan la utilidad del estudio de las pautas de movilidad femenina como una vía para evaluar la posibilidad de impulsar la participación de la mujer en el mercado de trabajo mediante la adaptación (a través de políticas de planificación territorial) del desarrollo de áreas residenciales y la localización industrial a las necesidades de dicho grupo.

²¹ Andrews (1978) concluyó que existe una relación entre la participación femenina en el mercado de trabajo y la accesibilidad a los empleos derivada de dificultades para los desplazamientos en el Reino Unido. Sin embargo, autoras como Madden y Chen Chiu (1990) no han encontrado relación entre las diferencias en la movilidad de las mujeres frente a los hombres y las diferencias salariales observadas, al menos en las áreas metropolitanas analizadas (su conclusión fue que las causas de dichas diferencias salariales no eran espaciales, sino que debían de surgir de *elecciones llevadas a cabo por las trabajadoras, los hogares y las empresas*).

²² Varios estudios han concluido que la migración de hogares formados por parejas tiende, por ejemplo, a disminuir el desempleo entre los hombres y a aumentarlo entre las mujeres (uno de los primeros en señalarlo fue Mincer, 1978).

En lo que respecta a la distribución geográfica de los flujos, y como cabía esperar, la mayor parte de quienes migraron pero en 1991 continuaban trabajando en el que había sido su municipio de residencia en 1981, 1986 y 1990, respectivamente, lo hacían en la ciudad de Valencia (en un 36,70%; 56,25% y 48,51%, respectivamente). Esto da una idea clara de la importancia de este fenómeno en el área metropolitana, que es lógica dado el alto porcentaje de empleos concentrados en el área y los fenómenos de dispersión de lugares de residencia hacia las zonas adyacentes, caracterizadas por unos menores precios de la vivienda y una menor congestión. Simultáneamente, sin embargo, se está observando una dispersión de los puestos de trabajo. Ambos fenómenos podrán ser evaluados con más profundidad a partir del análisis conjunto de los Censos de Población de 1991 y 2001.

Los coeficientes recogidos en la tabla 8 dan una idea clara de la importancia del historial de migraciones en relación con la movilidad laboral cotidiana. Como puede observarse en dicha tabla, la pertenencia a la categoría *Residía en un municipio distinto de la misma provincia* eleva la probabilidad de desplazamiento frente a la del suceso contrario en alrededor de un 175% respecto a la pertenencia a la categoría *Residía en el mismo municipio, en el mismo domicilio*. En el caso de los hombres, las otras dos categorías que agrupan población emigrante se asocian también con probabilidades superiores a las de la categoría de referencia. Por otro lado, quienes cambiaron de residencia dentro del mismo municipio (lo que difícilmente podría considerarse una migración) registran movibilidades inferiores a las de la categoría de referencia, lo que podría indicar una cierta tendencia a la aproximación entre los lugares de residencia y trabajo en este último grupo.

4.2. Características profesionales

Los aspectos profesionales de los individuos aparecen recogidos en el modelo estimado mediante las variables *Estudios realizados* y *Actividad del establecimiento en que trabajan*. En torno a estas variables llama en primer lugar la atención el hecho de que la variable de estudios sea significativa solamente en el caso de las mujeres, mientras que la segunda de ellas lo sea en ambos grupos, si bien en el caso de las mujeres son 19 las categorías que no resultan significativas al incluir esta última variable mientras que en el grupo de hombres esta cifra se reduce a 11 (existen, sin embargo, indicios de que algunas de las variables incluidas podrían presentar problemas en términos de multicolinealidad, aunque su eliminación no altera significativamente los coeficientes del resto, lo que provocó su mantenimiento al considerarse deseable la presencia de todas las categorías de esta variable). La ausencia de significatividad de la variable de *estudios realizados* en el caso de los hombres se relaciona con el hecho de que las diferencias que se ponen de manifiesto en el análisis descriptivo de los datos entre las diversas

categorías consideradas son mucho menos acentuadas que las observadas en el seno de la población femenina.

En lo que respecta a los estudios realizados, las dos primeras categorías consideradas, la de analfabetos y personas sin estudios, no registran un comportamiento significativamente distinto del de la categoría de referencia, la de estudios primarios. Tal y como se observa en la tabla 8, la pertenencia al resto de grupos se asocia con probabilidades de desplazamientos superiores, con porcentajes que se incrementan conforme aumenta el nivel educativo y alcanzan el nivel máximo en el caso de los arquitectos e ingenieros. Así, haber cursado enseñanzas medias se asocia a una ratio de probabilidades superior en casi un 50% a la de la categoría de referencia; un título universitario de ciclo corto se asocia a un incremento del 100% y una licenciatura con uno del 150%. La explicación de estas diferencias puede encontrarse, entre otros factores, en las diferencias entre las rentas salariales medias de cada uno de estos grupos. Tal y como muestra la *Encuesta de estructura salarial 1995* (INE, 1997), las ganancias medias de los trabajadores de la Comunidad Valenciana parecen estar muy relacionadas con el nivel educativo, observándose notables incrementos de renta conforme se avanza en la escala educativa.

En lo que respecta a la variable *actividad del establecimiento en el que trabaja*, el número de categorías que resultan significativas para hombres y mujeres es bastante distinto, como se ha señalado. En el caso de los hombres, y dejando de lado a los empleados en la extracción de combustibles (un grupo muy reducido), los ocupados en un amplio conjunto de industrias manufactureras (alimentos, bebidas, tabaco, textil, cuero, calzado, confección, madera, papel, artes gráficas y edición) así como los empleados en talleres y distribuidoras de automóviles, en gasolineras, establecimientos de comercio al por mayor, entidades financieras e inmobiliarias experimentan una movilidad similar a la de la categoría de referencia, la de empleados en la construcción. En el resto de grupos se observa una pauta según la cual registran movilidades superiores a la de la categoría de referencia los empleados en aquellas actividades que tienen ganancias medias superiores a la de dicha categoría según los datos de la citada *Encuesta de estructura salarial 1995*. No se trata, sin embargo, de una relación lineal (por ejemplo, la movilidad de los empleados en el sector de fabricación de vehículos es un 391% superior a la de los empleados en la construcción a pesar de que sus ganancias medias sólo son superiores en un 35% a las de dicho grupo) y existen, además, varias excepciones notables: la de los empleados en el comercio al por menor y en la hostelería, quienes experimentan unas ratios de movilidad inferiores en aproximadamente un 40% a la de la categoría de referencia aunque sus ganancias medias son similares o incluso superiores en el caso de los empleados del comercio.

Cabe señalar que la tabla 8 pone de manifiesto que una buena parte de las diferencias en cuanto a movilidad que son observables al realizar un análisis meramente descriptivo de los datos no son genuinas en el sentido de que se derivan en gran medida de la composición de la población ocupada en estos sectores en términos del resto de variables incluidas en el análisis. Así, grupos que parecen comportarse de forma muy diversa, como el de empleados en la industria del textil, cuero, calzado y confección, cuya movilidad media es de un 18,56%, y el de empleados en las industrias de la madera y asimiladas, con una cifra del 33,24%, han resultado asociarse a probabilidades de desplazamientos similares en virtud del modelo estimado en la tabla 8. Por otro lado, categorías que destacan mucho en el análisis descriptivo del apartado 3 han visto acentuada su relevancia para la explicación de la movilidad. Tal es el caso, ya mencionado, de los empleados en la industria de fabricación de material de transporte, que registra una movilidad del 65,35% frente al 28,45% de la categoría de referencia, los empleados de la construcción cuando, según la tabla 8, la pertenencia a esta categoría multiplica por casi cuatro la ratio de probabilidades de dicha categoría de referencia.

En el caso de las mujeres destacan, con movilidades inferiores a las de la categoría de referencia, las empleadas en el comercio, hostelería y servicios personales lo que podría estar, de nuevo, relacionado con las rentas percibidas, ya que las ganancias medias de las empleadas en el comercio y en la hostelería son inferiores a las de las empleadas en la construcción, aunque de nuevo se da la paradoja de que las empleadas en entidades financieras tienen un comportamiento similar a quienes integran la categoría de referencia a pesar de que las rentas que obtienen son mayores. Finalmente, y al igual que ocurría con los hombres, las empleadas en servicios educativos y sanitarios tienen ratios superiores a las de la categoría de referencia.

La falta de una relación directa entre movilidad y renta obliga a buscar factores adicionales que ayuden a explicar el distinto comportamiento de unos y otros grupos. Entre estos factores destaca el tamaño medio de los establecimientos en los que los trabajadores prestan su dedicación laboral. Existe una relación confusa entre el tamaño medio de los establecimientos empleadores, su dispersión en el territorio y la movilidad de los trabajadores. En una región compuesta por varios municipios en la que sólo exista un centro de empleo, una gran empresa, parece claro que la movilidad de todos los trabajadores (excepto la de aquéllos que residen en el municipio en que se ubica la gran empresa) será muy alta; de hecho, afectará al 100% de la población ocupada de dichos municipios *periféricos*. El mismo efecto se obtendría si en lugar de una sola empresa existieran varias que se ubicaran en un único municipio. Sin embargo, si el mismo número de empleos fueran distribuidos en un número de empresas similar al de municipios, y existiera una de estas empresas en cada uno de los municipios empleando al total de trabajadores en él residentes, la movilidad sería 0 para todos los trabajadores de la región (al menos utilizando como medida de la misma los flujos intermunicipales). Evidentemente, no se puede establecer una relación lineal entre el tamaño

medio de los establecimientos de una zona y la movilidad de los trabajadores en ella residentes. Sin embargo, parece plausible suponer que la preponderancia de establecimientos que emplean a un número elevado de trabajadores determinará una movilidad mayor que la abundancia de pequeños establecimientos, toda vez que conforme aumenta el número de éstos, es menos probable que se concentren en una sola ubicación aunque, obviamente, la relación puede variar mucho en función de las características de los tejidos económicos de las distintas zonas.

El predominio en la provincia de Alicante de empresas de calzado, textiles, de confección y jugueteras, entre otras, caracterizadas por unos pequeños tamaños medios de los establecimientos, puede haber contribuido a que la movilidad registrada en las comarcas de dicha provincia (tabla 5) sea menor a las de las provincias de Valencia y Castellón, cuyos trabajadores industriales se ocuparán, con mayor probabilidad, en establecimientos de mayor tamaño (productos cerámicos, productos químicos, fabricación de maquinaria y de automóviles y sus componentes, etc.). Una manifestación de este comportamiento es que cuando se definen áreas funcionales para el análisis de los fenómenos laborales aplicando un mismo procedimiento sobre toda la Comunidad Valenciana el resultado son áreas de tamaño más reducido en el sur de la Comunidad frente a las grandes áreas típicas de las provincias de Valencia y Castellón (Casado, 2000a).

Por tanto, las divergencias en términos de movilidad entre las diversas categorías podrían deberse en parte a unos diferentes tamaños medios de los establecimientos. Así, por ejemplo, el número de ocupados por establecimiento en la Comunidad Valenciana en 1991 según el *Directorio de Establecimientos Comerciales e Industriales de la Comunidad Valenciana* (IVE, 1993b) era de 11,6 en los establecimientos industriales y de 3,2 en los establecimientos comerciales. De esta forma, la menor movilidad de los empleados en el comercio al por menor a pesar de disponer de rentas medias mayores que las de los empleados en las industrias manufactureras a los que se hacía referencia anteriormente puede deberse a que estos trabajadores prestan sus servicios en unidades muy pequeñas y muy dispersas en el territorio, cuyo ámbito de captación de clientela y de personal es eminentemente local. Frente a ellos, los empleados en industrias como la de fabricación de vehículos trabajan en establecimientos que ocupan a una media de 136 personas²³. Este tamaño es muy superior al tamaño medio de las industrias de alimentación y bebidas (que emplean de 4 a 25 trabajadores por término medio) o al de las industrias del textil, cuero, calzado y confección (de 10 a 31 ocupados de media), de la madera y relacionadas (entre 7 y 10) y del papel y artes gráficas (de 8 a 28).

²³ Estos datos proceden de la *Encuesta Industrial del INE, 1991* (IVE, 1995). Las cifras son aproximadas debido a que no se emplea la misma clasificación de actividades.

En el caso de los ocupados en la agricultura, su menor movilidad podría estar igualmente relacionada con las características de la actividad agraria en general y de la valenciana, en particular, en la que se observa un predominio de las explotaciones de pequeño tamaño en términos de superficie y un bajo porcentaje de trabajadores agrarios no propietarios. Por último, en lo que respecta a los empleados en la enseñanza y en la sanidad, la mayor movilidad de estos trabajadores puede explicarse por sus más altas remuneraciones y porque un gran porcentaje de estas actividades se encuentra incluido dentro de un esquema público de prestación que combina cierta dispersión en la provisión del servicio con un sistema de provisión de plazas que abarca al conjunto de la Comunidad Valenciana y que da lugar a situaciones percibidas a menudo como transitorias de forma que este sistema da lugar a una creciente disociación entre el lugar de trabajo y de residencia (Salom *et al.*, 1996).

Hasta ahora se ha argumentado varias veces que unas mayores rentas pueden ser la explicación de una mayor tendencia a la movilidad laboral cotidiana. Existen diversas explicaciones a esta relación entre rentas (atribuidas) y movilidad²⁴. La más obvia de ellas es que son precisamente quienes más rentas ingresan aquellos que se pueden permitir afrontar desplazamientos de mayor longitud y, por tanto, de mayor coste asociado, al representar éste un porcentaje inferior de sus rentas con respecto a las de quienes perciben una retribución menor por su trabajo. Cabe destacar, sin embargo, el hecho de que la movilidad de los trabajadores más cualificados y de mayores remuneraciones es más elevada (y, por lo tanto, consume más tiempo en la mayor parte de los casos) a pesar de que dichos trabajadores se enfrentan a un coste de oportunidad mucho mayor por el empleo de su tiempo, lo cual parece una paradoja económica. La literatura ha ofrecido dos tipos de explicaciones a esta situación. Por un lado, autores como Simpson (1980) entroncan con la *teoría de la búsqueda* y han mostrado que las habilidades que los trabajadores adquieren son en cierta medida específicas y restringen la elección de empleos, lo que motivaría que los trabajadores más cualificados buscaran y encontraran trabajos en un área más amplia desde su lugar de residencia que otro tipo de trabajadores, a pesar de que la valoración del tiempo empleado en los desplazamientos de los primeros sería probablemente mayor. En este sentido, Goodman (1970) señala que en el caso de los trabajadores manuales es poco probable que el sistema de comunicación de los trabajadores manuales se extienda más allá de la localidad, el área cubierta por los periódicos locales, las agencias de empleo locales y el ámbito geográfico en el que amigos y conocidos trabajan. Costa *et al.* (1993) han mostrado que los canales de reclutamiento utilizados por las empresas pertenecientes a los denominados *sistemas productivos locales* varían en función del tipo de ocupación del trabajador. La vía más empleada por las empresas son, según los resultados obtenidos en las encuestas realizadas, los contactos personales, seguidos de la

²⁴ Algunas referencias más antiguas sobre las diferencias ocupacionales y de género en cuanto a la movilidad laboral pueden encontrarse en O'Connor (1980).

promoción interna de los trabajadores y las oficinas del *Inem*. Según los autores, la mano de obra cualificada se recluta en términos relativos a través de empresas de selección, anuncios en la prensa nacional y promoción interna. La mano de obra semicualificada se recluta, además de por los canales de promoción interna, mediante bolsas de trabajo de centros educativos. Tal es el caso de administrativos y obreros cualificados. Por último, la mano de obra menos cualificada se recluta principalmente a través de canales de ámbito local, como contactos personales y el *Inem*. Estas diferencias entre los canales de reclutamiento a través de los cuales los diferentes grupos de trabajadores acceden a sus puestos de trabajo inciden en la movilidad, puesto que se asocian a ámbitos geográficos de diferentes tamaños.

La segunda explicación de la movilidad observada en función del grupo profesional del trabajador la ofrecen los modelos tradicionales de localización residencial basados en Alonso (1964), que asumen la existencia de un centro de empleo y de unos trabajadores que buscan un lugar de residencia con un determinado grupo de características, ubicado cerca del centro, de forma que minimicen el tiempo y los costes monetarios y no monetarios asociados al desplazamiento. Hay otros factores negativos asociados a la congestión y otros efectos de la aglomeración urbana que empujarían a los trabajadores a aumentar la longitud de sus desplazamientos laborales para conseguir otras ubicaciones residenciales más satisfactorias. Estos modelos suponen que el trabajador actúa maximizando su utilidad dada una restricción presupuestaria, intercambiando proximidad al puesto de trabajo por ciertas características del lugar de residencia (lo que llevaría a los trabajadores con ingresos más altos a buscar residencias más alejadas del centro). La accesibilidad al puesto de trabajo se comportaría así como un bien inferior intercambiable por la disponibilidad de espacio y ciertos factores ambientales, llevando a una cierta segregación del espacio entre habitantes de distintos niveles de renta y educación (con implicaciones diversas; véase Klaassen, 1987).

4.3. Lugar de residencia

En torno al lugar de residencia cabe señalar, en primer lugar, que existen varias comarcas con las cuales no se asocia a un comportamiento significativamente distinto del de la comarca de referencia, Valencia, en cuanto a movilidad (tabla 8). Se trata de Els Ports, L'Alcalatén, La Plana Alta, Los Serranos, La Plana de Utiel-Requena, La Vall d'Albaida y L'Alacantí en el caso de los hombres y de Els Ports, L'Alt Maestrat, L'Alcalatén, La Plana de Utiel-Requena, El Valle de Ayora, L'Alcoià y L'Alt Vinalopó para las mujeres.

Las diferencias apuntadas en el análisis exploratorio (tabla 5) sobre la movilidad por comarcas se ven a grandes rasgos corroboradas por los resultados de la regresión logística. La excepción la supone L'Alt Maestrat en el caso de los hombres, ya que la residencia en esta

comarca se asocia a una ratio de probabilidades un 51,90% superior a la de Valencia a pesar de que la movilidad media de los residentes en dicha comarca es de sólo un 15,83% frente al 19,50% de Valencia. Es preciso señalar que al menos una parte de las diferencias observadas entre la movilidad individual en función de la comarca de residencia puede deberse a la diferencia entre los tamaños medios de los municipios incluidos en cada una de las comarcas. Así, el rango observado va de los 191,77 km² de superficie municipal media en La Plana de Utiel-Requena hasta los 6,55 km² de L'Horta Nord. Estas diferencias tan notables son responsables de gran parte de la significatividad de muchos coeficientes en la tabla 8. Como se señala en el apartado 2, existe una relación entre el tamaño medio de las unidades de base y la movilidad, de forma que, para una misma población, un municipio de menor superficie contendrá un porcentaje inferior de los flujos derivados del trabajo. Un estudio detallado de la relación entre movilidad y tamaño del municipio exigiría disponer de información sobre el municipio de residencia. De todas formas, y en ausencia de dicha variable, sí es posible observar una relación entre movilidad y superficie media de los municipios de cada una de las comarcas, aunque no se puede establecerse una relación general (una regresión lineal entre ambas variables con inclusión de un término constante arroja un R² extremadamente reducido).

Esta relación podría, probablemente, explicar gran parte del comportamiento tan alejado del de la comarca de referencia que para ambos sexos se registra en L'Horta Nord, Oest y Sud (con unas superficies municipales medias de 6,55; 20,81 y 13,81 km², respectivamente); así como el que se observa para El Comtat (15,67 km²), El Alto Palancia (35,60 km²), El Alto Mijares (30,34%) o el Camp de Morvedre (16,94% km²) en el caso de las mujeres. El comportamiento diferencial individual asociado a la residencia en estas comarcas varía (tabla 8) entre la triplicación de la probabilidad de desplazamiento con respecto a la residencia en Valencia (Los Serranos en el caso de las mujeres) hasta la multiplicación por un factor de más de diez (L'Horta Nord). Sin embargo, la existencia de comarcas con tamaños municipales medios muy diversos que experimentan desviaciones similares con respecto a la comarca de referencia impiden que se pueda hablar de una relación más general.

Otros factores no considerados en este estudio, como la ubicación geográfica de las comarcas, su carácter periférico o no con respecto a los grandes centros de empleo, la orografía o las dotaciones de infraestructuras de transportes contribuyen a las diferencias observadas, de forma que puede hablarse de un *efecto territorial* asociado a la estructura socioeconómica de cada zona y derivada de un numeroso conjunto de factores difícilmente cuantificables (entre los que destacan, asimismo, la historia de la actividad económica de la zona y la forma en que se organiza ésta en términos, por ejemplo, de formación de los trabajadores o de relaciones entre las empresas, independientemente incluso de la rama de actividad predominante).

En el modelo estimado se ha incluido una variable más relacionada con el lugar de residencia. Se trata del número de viviendas terminadas de construir entre 1971 y 1991 por cada 100 habitantes. Esta variable fue introducida para contrastar la hipótesis de que las decisiones ligadas a la ubicación de la residencia son determinantes en los desplazamientos laborales. En otros estudios dicha hipótesis ha sido contrastada a partir de características individuales de la vivienda de residencia²⁵. Una forma alternativa de analizar el efecto que la vivienda tiene sobre la movilidad es establecer una relación entre el número de viviendas en buenas condiciones de conservación disponibles en la comarca de residencia y el desplazamiento fuera del municipio de residencia. Dado el diferente ámbito geográfico de referencia, es preciso señalar que muy probablemente se esté infraestimando el efecto real de esta variable sobre las probabilidades individuales, pero la ausencia de información sobre el municipio de residencia (salvo en el caso de Valencia, cuyo municipio coincide con la comarca del mismo nombre, como se ha señalado) hace inviable un análisis más detallado.

La inclusión de esta variable se basa en el supuesto²⁶ de que la existencia de un elevado número de viviendas por cada 100 habitantes caracteriza a áreas en las que existe una abundancia relativa de viviendas disponibles (dado que no se observan diferencias relevantes entre las diversas comarcas en el número medio de personas que conviven), con características adecuadas (dadas las fechas de construcción de las viviendas consideradas) y probablemente asociadas a unos menores precios (esto puede ser especialmente cierto en una

²⁵ Así, Artís *et al.* (1998) identifican como variables significativas en su estudio el régimen de tenencia de la vivienda y ciertas características de la misma. Según sus resultados, los individuos residentes en viviendas heredadas tienen una probabilidad de desplazamiento superior a la de la categoría de referencia, *Vivienda en propiedad totalmente pagada*; asimismo, quienes residen en viviendas alquiladas y amuebladas registran una probabilidad inferior a la de referencia. Por otro lado, la existencia de agua caliente aumenta la probabilidad de desplazamiento, de la misma forma que lo hace el número de baños (variable muy correlacionada con la superficie de la vivienda); sin embargo, la disponibilidad de refrigeración se asocia, según los autores, a una menor movilidad. Los resultados cuantitativos de este estudio son difícilmente comparables con el realizado aquí debido a que el nivel de agregación empleado es bastante distinto (en Artís *et al.*, 1998, se considera que la movilidad está recogida por los flujos entre agrupaciones de comarcas). Según el Censo de Población de 1991, un 16,5% de los ocupados catalanes residían y trabajaban en comarcas diferentes (frente a un 11,94% en 1986), y de los que residían y trabajaban en la misma comarca, casi un 20% lo hacían en municipios distintos. El modelo de Artís *et al.* (1998) fue estimado mediante un *logit* para una muestra de 24.000 activos ocupados procedente del Censo de Población de 1991, cuyos lugares de residencia fueron recodificados en 16 “regiones” a partir de las 41 comarcas originales con el fin de preservar el secreto estadístico. De los individuos considerados, un 15,49% trabajaba y residía en agrupaciones comarcales distintas y se consideró que ellos representaban la movilidad. En este trabajo la movilidad aparece representada por quienes residen y trabajan en municipios distintos, si bien la residencia se aproxima por la comarca, tal y como aparece en los datos individuales facilitados por el Instituto Valenciano de Estadística procedentes, también, del Censo de Población de 1991.

²⁶ Se trata de un conjunto de supuestos que, desde luego, es discutible. Es cierto que el hecho de suponer que las áreas con mayor abundancia relativa de viviendas son las que registran menores precios puede ser algo aventurado pero, dada la ausencia de datos desagregados para esta última variable, parece razonable tomar el número relativo de viviendas “recientes” como *proxy*, dado que esta variable proporciona una idea de la relación entre el volumen de oferta y demanda residenciales. Se trata, además, de una variable con una cierta tradición en los estudios sobre los determinantes de las migraciones (Molho, 1986).

comunidad como la valenciana en la que abundan las viviendas destinadas a usos turísticos –y que, dadas las cortas ocupaciones anuales previstas, son frecuentemente de menor calidad que las que se construyen para usos menos estacionales- en municipios cercanos a los grandes núcleos de empleo; lamentablemente no se disponen de indicadores sobre el precio de la vivienda con el grado de desagregación que sería imprescindible para obtener resultados relevantes, al igual que ocurre en muchos otros países).

Para la elaboración de esta variable se han seleccionado las viviendas que han ido incorporándose al *stock* total a partir del año 1971. Se trata de una aproximación bastante simple puesto que, evidentemente, muchas de las terminadas de construir con anterioridad pueden generar los mismos servicios residenciales que las construidas con posterioridad a 1971 (entre otras razones por el auge que está experimentando la rehabilitación de viviendas en los últimos años). Se ha actuado así para evitar considerar los extensos cascos antiguos de las grandes ciudades, en gran medida degradados y muchas de cuyas viviendas están deshabitadas, lo que podría haber sesgado notablemente el análisis. Por otro lado, el elegir el año 1971 como umbral permite incluir en el análisis el gran *boom* de la construcción de viviendas en España (Taltavull, 1996; Ball, 1997) y elimina, en cualquier caso, el sesgo que podría introducir en el análisis la existencia del gran casco urbano antiguo de Valencia la mayor parte de cuyas viviendas no reunían en 1991 condiciones que las hicieran atractivas. Cabe señalar que las dos últimas fechas censales han coincidido con momentos álgidos del ciclo de la construcción, de forma que un alto porcentaje de las viviendas censadas se clasificaron como desocupadas, siendo imposible discernir entre el carácter de su uso (como vivienda principal o secundaria). En cualquier caso, dicha distinción no es relevante para la interpretación que se le da aquí a la variable construida, dado que dicho uso dependerá de los intereses del ocupado en cada momento. De hecho, los fenómenos de ocupación permanente de viviendas que en un principio fueron construidas como secundarias están cada vez más extendidos en zonas como la Costa Blanca (Casado, M.A., 1999).

Los resultados de la estimación logística son claros. La residencia en una comarca con abundancia relativa de viviendas aumenta la probabilidad individual de desplazamiento fuera del municipio de residencia en casi un 0,9% por cada vivienda más (por cada 100 habitantes), lo que apoya la hipótesis de que la decisión sobre la ubicación del lugar de residencia se lleva a cabo más frecuentemente en función de factores asociados a la vivienda que al lugar de trabajo. Estos resultados refuerzan la idea de que determinados municipios actúan como válvulas de escape de la presión que los mercados de vivienda ejercen sobre determinados municipios, y van en la dirección de los obtenidos por Cameron y Muellbauer (1998) en un ámbito regional. Por otro lado, esta variable resulta significativa solamente en el caso de los hombres, lo que abunda en los resultados obtenidos anteriormente a partir del análisis de la historia de migraciones de los ocupados y su relación con la movilidad que se recogen en el apartado 4.1.

5. CONCLUSIONES

El objetivo de este trabajo es contrastar la hipótesis de que los ámbitos espaciales en los que diversos grupos de trabajadores realizan cotidianamente sus actividades laborales son distintos, así como cuantificar de forma separada para hombres y mujeres en qué medida la presencia de un conjunto de características personales, profesionales y del lugar de residencia se asocia a una mayor o menor movilidad. Se trata de una información relevante tanto para la planificación de las políticas de infraestructuras de transporte y de vivienda como para el diseño de políticas laborales que tengan en cuenta la diversidad de los horizontes geográficos percibidos habitualmente por los distintos colectivos de trabajadores.

Para conseguir este objetivo en el trabajo se ha estimado, mediante una regresión logística, un sencillo modelo en el que la movilidad es aproximada mediante los flujos diarios de trabajadores, tomando la variable dependiente el valor 1 cuando el municipio de residencia del trabajador es distinto de aquél en el que se encuentra su puesto de trabajo y 0 en el caso contrario. El modelo ha sido estimado sobre una muestra del 10% de los ficheros de ocupados valencianos procedentes del Censo de Población de 1991. Los resultados más destacados son los siguientes:

1. Las probabilidades de desplazamiento fuera del municipio de residencia por motivos laborales frente a las del suceso contrario son más bajas a medida que aumenta la edad tanto para hombres como para mujeres.
2. El estado civil no es una variable significativa para la explicación de la movilidad masculina aunque sí lo es en el caso de las mujeres, entre quienes la condición de soltera y de divorciada se asocia a probabilidades de desplazamientos más altas que las de las casadas, lo cual se une al hecho de que cada hijo adicional se asocia a una disminución de un 10% en la ratio de probabilidades de desplazamiento, hechos que parecen indicar que las responsabilidades familiares explican en gran medida la menor movilidad laboral cotidiana de las mujeres. Dicha menor movilidad podría ser un factor relevante en el debate sobre la discriminación de la mujer en el mercado de trabajo. La simple renuncia a la búsqueda en espacios geográficos más amplios limita la capacidad de las mujeres para encontrar trabajo y podría explicar parte de las mayores tasas de desempleo que experimenta este colectivo, lo cual debería ser considerado por las autoridades relevantes.
3. La existencia de un cambio de domicilio desde fuera del municipio actual de residencia en algún momento durante los diez años anteriores a la recogida de la información censal se asocia con una movilidad significativamente más alta que la de los individuos que no

experimentaron dichos movimientos o bien cambiaron de domicilio dentro del mismo municipio de residencia, lo cual indica que en un porcentaje muy alto de casos los flujos migratorios no se producen con el objetivo único de aproximarse al lugar de trabajo. Por el contrario, el resultado de la variable que recoge el historial de migraciones, unido al de la variable que mide la abundancia relativa de viviendas de reciente construcción en la comarca de residencia (que arroja un incremento de la ratio de probabilidades de movilidad de casi un 1% por cada vivienda extra por cada 100 habitantes), apoya la hipótesis de que las migraciones se ven motivadas muy a menudo por factores residenciales, como la abundancia de viviendas (que, muy probablemente, se asocia con un menor precio de las mismas en zonas en expansión más alejadas de los núcleos tradicionales de empleo) y otros factores ambientales. De esta manera, los resultados aportan evidencia indirecta de que el comportamiento de los migrantes lleva a una posición sub-óptima cuando se juzga otorgando la misma importancia a la ubicación residencial y del trabajo, aunque podría tratarse de una decisión hacia el óptimo si se considera (como parece ocurrir para un número significativo de trabajadores) que la movilidad tiene asociados unos costes menores que los derivados de la congestión o los diferenciales del precio de la vivienda, por ejemplo.

4. Los resultados obtenidos ponen en cuestión el posible papel de las migraciones como mecanismo reductor de las notables diferencias que, en términos de tasa de desempleo, persisten entre los diversos mercados laborales locales (véase Casado, 2000a), puesto que los migrantes se comportan de forma muy dinámica en términos de movilidad y guardan una estrecha conexión laboral con el lugar donde residieron, de forma que en un porcentaje notable compiten con la población residente local por los puestos de trabajo disponibles (un factor que podría verse reforzado si la autoridad local afectada fuera más activa en la promoción de la actividad económica que la de la nueva localidad de residencia).
5. El análisis descriptivo llevado a cabo indica que las mujeres conservan su puesto de trabajo en el municipio de origen de la migración en un porcentaje mucho más alto que el de los hombres, lo cual podría indicar que la ubicación de la vivienda se decide con más frecuencia en función de los intereses de los hombres, algo que vendría apoyado por el hecho de que la variable de abundancia relativa de viviendas sea significativa en el modelo estimado en el caso de los hombres pero no en el de las mujeres.
6. La probabilidad de desplazamientos extramunicipales se incrementa conforme aumenta el nivel máximo de estudios alcanzados, lo que puede ser relacionado con las mayores ganancias medias de los trabajadores más cualificados y con los diversos canales de búsqueda de empleo utilizados por unos y otros colectivos. Esta variable resulta

significativa en el caso de las mujeres, pero no en el de los hombres, entre quienes el rango de variación de la movilidad en función del nivel de estudios es mucho menor que entre las ocupadas. Entre estas últimas, la posesión de un título universitario se asocia a unas ratios de probabilidades de desplazamiento entre un 64 y un 350% superiores a las de quienes tan solo realizaron estudios primarios.

7. La actividad económica del establecimiento de trabajo ha resultado ser una variable significativa tanto para hombres como para mujeres. La mayor o menor movilidad asociada a cada una de las categorías se ha asociado a la percepción de unas mayores o menores ganancias y al tamaño medio de los establecimientos industriales y comerciales, que determina en buena medida la extensión de sus respectivas áreas de reclutamiento de trabajadores.
8. Finalmente, el modelo estimado ha puesto de manifiesto la existencia de una especificidad territorial que se manifiesta en grandes variaciones en las probabilidades individuales de desplazarse fuera del municipio de residencia para trabajar en función de la comarca en la que se ubica dicho municipio una vez descontado el efecto del resto de variables consideradas. Dicho *efecto territorial* debe asociarse a diferencias en los tejidos productivos no incluidas en los análisis así como a las diversas dotaciones de infraestructuras de transporte y comunicaciones y un conjunto de factores socioculturales de difícil cuantificación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALONSO, W. (1964) *Location and Land Use: Towards a General Theory of Land Rent*. Cambridge (EEUU): Harvard University Press.
- ANDREWS, H.F. (1978) "Journey to Work Considerations in the Labour Force Participation of Married Women". *Regional Studies*; vol.12; págs.11-20.
- ARTÍS, M. ; ROMANÍ, J. y SURIÑACH, J. (1998) *Análisis de los factores determinantes de la movilidad territorial en Cataluña, 1986-1991*. Documents de Treball de la Divisió de Ciències Jurídiques, Econòmiques i Socials, nº.E98/27. Universitat de Barcelona.
- BALL, R.M. (1980) "The Use and Definition of Travel-to-Work Areas in Great Britain: Some Problems". *Regional Studies*; vol.14; págs.125-139.
- BALL, M. (1997) *Housing market and economic convergence in the EU*. Londres: Royal Institute of Chatered Surveyors.
- BEESELEY, M.E. y DALVI, M.Q. (1974) "Spatial equilibrium and journey to work", *Journal of Transport Economics and Policy*; vol.8; págs.197-222.
- BROWN, J.H. (1975) "Changes in Workplace and Residential Locations". *Journal of the American Institute of Planners*; vol.41; págs.32-39.
- CARRASCO, C. y RODRÍGUEZ, A. (1998) "Cambios estructurales, nuevas demandas sociales y servicios de proximidad". *VI Jornadas de Economía Crítica*. Málaga, 12-14 de marzo de 1998.
- CASADO, J.M. (1996a) *Mercados laborales locales*. Documento de Trabajo nº.9603. Departamento de Análisis Económico Aplicado. Universidad de Alicante (ISBN 84-7908-267-4).
- CASADO, J.M. (1996b) "Mercados laborales locales. Análisis preliminar del caso valenciano". *Revista de Estudios Regionales*, nº.45 ; págs. 129-155.
- CASADO, J.M. (1996c) "Algunas notas sobre los aspectos espaciales del mercado de trabajo. Los mercados laborales locales de la Comunidad Valenciana". *Actas de la XXII Reunión de Estudios Regionales*. Universidad Pública de Navarra., 20-22 noviembre 1996.
- CASADO, J.M. (2000a) *Trabajo y territorio. Los mercados laborales locales de la Comunidad Valenciana*. Alicante: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alicante (en imprenta).
- CASADO, J.M. (2000b) "Spatial Labour Markets in Spain: A Case Study". *Regional Studies* (en prensa).
- CASADO, M.A. (1999) "Sociodemographic impacts of residential tourism: a case study of Torrevieja". *Progress in Tourism Research and Hospitality* (en prensa).

- CASTAÑER, M. (1994) “La ciudad real en Catalunya. Las áreas de cohesión”. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*; vol.2, nº.99; págs.101-114.
- CASTAÑER, M.; GUTIÉRREZ, O. y VICENTE, J. (1995) “La evolució dels mercats de treball de Catalunya, 1981-1986-1991. Una anàlisi territorial” en Gabriel A. Palacio (coord.) *Els mercats de treball de Catalunya 1981-1986-1991*. Barcelona: Direcció General de Planificació i Acció Territorial (Generalitat de Catalunya); págs.145-175.
- CLUSA, J. y RODRÍGUEZ-BACHILLER, A. (1995) “Els mercats de treball de Catalunya al final de la crisi econòmica del període 1975-1984” en Gabriel A. Palacio (coord.) *Els mercats de treball de Catalunya 1981-1986-1991*. Barcelona: Direcció General de Planificació i Acció Territorial (Generalitat de Catalunya); págs.5-130.
- CAMERON, G. y MUELLBAUER, J. (1998) “Housing Market, Regional Commuting and Migration”. *Scottish Journal of Political Economy*; vol.45, nº.4; págs.420-446.
- COOMBES, M.G. y GREEN, A.E. (1985) “New areas for old: a comparison of the 1978 and 1984 Travel-To-Work Areas”. *Area*; vol.17, nº.3; págs.213-219.
- COOMBES, M.G. ; GREEN, A.E. y OPENSHAW, S. (1986) “An Efficient Algorithm to Generate Official Statistical Reporting Areas: The Case of the 1984 Travel -to-Work Areas Revision in Britain”. *Journal of the Operational Research Society*; vol.37, nº.10; págs.943-953.
- COOMBES, M.G. ; GREEN, A. E. y OWEN, D.H. (1988) “Substantive Issues in the Definition of ‘Localities’: Evidence from Sub-Group Local Labour Market Areas in the West Midlands”. *Regional Studies*; vol.22, nº.4; págs.303-318.
- COSTA, M.T. *et al.* (1993) *EXCEL. Cooperación entre empresas y Sistemas productivos locales*. Madrid: IMPI.
- DAVIES, W.K.D. y MUSSON, T.C. (1978) “Spatial Patterns of Commuting in South Wales, 1951-1971: A Factor Analysis Definition”. *Regional Studies*, vol. 12; págs. 353-366.
- DREWES, L. (1991) “Flexibility, Gender and Local Labour Markets - Some Examples from Denmark”. *International Journal of Urban and Regional Research*; vol.15, nº.1; págs. 42-54.
- DUQUE, I. y MORÁN, E. (1997) “Siete autonomías realizaron una estadística de población paralela al último Padrón”. *Fuentes estadísticas*, 26; págs. 18-19.
- EUROSTAT (1992) *Etude sur les zones d'emploi. Statistiques et comptes régionaux. Document E/LOC/20*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de las Comunidades Europeas.
- EUSTAT (Instituto Vasco de Estadística) (1994). *Encuesta de presupuesto de tiempo. El uso social del tiempo*. Vitoria: Administración de la C.A. de Euskadi.

- GENERALITAT VALENCIANA (1992) *El transporte metropolitano del área de Valencia. Encuesta de movilidad metropolitana, 1991*. Valencia.
- GOBERNADO, R. (1986) "Análisis de la movilidad recurrente intraurbana: Almería". *Estudios Regionales*; nº.15-16; págs.29-57.
- GOLDSTEIN, S. y MAYER, K. (1964) "Migration an the Journey to Work". *Social Forces*; mayo 1964; págs. 472-481.
- GOODMAN, J.F.B. (1970) "The Definition and Analysis of Local Labour Markets: some empirical problems". *British Journal of Industrial Relations*; vol.8, nº.2; págs. 179-196.
- GORDON, P.; KUMAR, A. y RICHARDSON, H.W. (1989) "Gender Differences in Metropolitan Travel Behaviour". *Regional Studies*; vol.23, nº.6; págs.499-510.
- GORDON, I.R. y LAMONT, D. (1982) "A Model of Labour-Market Interdependencies in the London Region". *Environment and Planning A*; vol.14, págs.237-264.
- GREEN, A.E. ; COOMBES, M.G. y OWEN, D.W. (1986) "Gender-Specific Local Labour Market Areas in England and Wales". *Geoforum*; vol.17, nº.3; págs.339-351.
- GREENWOOD, M.J. (1980) "Metropolitan Growth and the Intrametropolitan Location of Employment, Housing and Labor Force". *Review of Economics and Statistics*; vol.62; págs.491-501.
- INE (1993) *Encuesta Sociodemográfica 1991. Tomo II Resultados nacionales. Vol.II Movimientos migratorios y vivienda*. Madrid.
- INE (1997) *Encuesta de Estructura Salarial 1995*. Madrid.
- IVE (1991) *Encuesta sociodemográfica de la Comunidad Valenciana 1989. Volumen 1: Población con relación a la actividad. simultaneidad de actividades. Estructura demográfica*. Valencia.
- IVE (1993a) *Enquesta sòcio-demogràfica de la Comunitat Valenciana 1990*. Valencia.
- IVE (1993b) *Directoris d'unitats econòmiques Comunitat Valenciana. Num.1. Establiments comercials i industrials. Explotació estadística*. Valencia.
- IVE (1994) *Anuari estadístic municipal i comarcal 1992*. Valencia.
- IVE (1995) *Resultats de l'Enquesta Industrial de l'INE*. Valencia.
- KLAASSEN, L.K. (1987) "The Future of the Larger Europeans Towns". *Urban Studies*; 24; págs.251-257.
- KOIDE, H. (1990) "General Equilibrium Analysis of Urban Spatial Structure: The Port-City Model Reconsidered". *Journal of Regional Science*; vol.30, nº.3; págs. 325-347.

- MADDEN, J.F. (1981) "Why Women Work Closer to Home". *Urban Studies*; 18; págs. 181-194.
- MADDEN, J.F. y CHEN CHIU, L. (1990) "The Wage Effects of Residential Location and Commuting Constraints of Employed Married Women". *Urban Studies*; vol.27, nº.3; págs.353-369.
- MERRIMAN, D. y HELLERSTEIN, D. (1994) "Compensation for Commutes in the Land and Labor Markets: Some Evidence from the Tokyo Metropolitan Area". *Journal of Regional Science*; vol.34, nº.3; págs.297-324.
- MINCER, J. (1978) "Family Migration Decisions". *Journal of Political Economy*; vol.86, nº.5; págs.749-773.
- MOGRIDGE, M.J.H. (1979) "Changing Spatial Patterns in the Journey-to-Work: A Comparison of the 1966 and 1971 Census Data in London". *Urban Studies*; vol.16; págs.179-190.
- MOLHO, I. (1986) "Theories of Migration: A Survey". *Scottish Journal of Political Economy*; vol.33, nº.4; págs. 396-419.
- O'CONNOR, K. (1980) "The analysis of journey to work patterns in human geography". *Progress in Human Geography*; vol.4, nº.4; págs.475-499.
- O'CONNOR, K. y MAHER, C.A. (1979) "Change in the Spatial Structure of a Metropolitan Region: Work-Residence Relationships in Melbourne, 1961-1971". *Regional Studies*; vol.13; págs.361-380.
- PALACIO, G.A. "El procés de delimitació dels mercats de treball de Catalunya de 1991. Precedents i notes metodològiques" en Gabriel A. Palacio (coor.) *Els mercats de treball de Catalunya 1981-1986-1991*. Barcelona: Direcció General de Planificació i Acció Territorial (Generalitat de Catalunya); págs. 131-142.
- PRATT, G. y HANSON, S. (1991) "On the Links between Home and Work: Family-Household Strategies in a Buoyant Labour Market". *International Journal of Urban and Regional Research*; vol.15; nº.1; págs.54-74.
- ROIG, J.L. (1992) *Spatial Unemployment and Recession in Spain: an Inter and Intraurban Approach*. Tesis doctoral (microforma). Universitat Autònoma de Barcelona, Facultat de Ciències Econòmiques i Empresariales.
- SALOM, J.; PÉREZ, J.; ALBERTOS, J.M.; DELIOS, E. y PITARCH, M.D. (1996) "Análisis de la movilidad obligada por trabajo y estudio en la Comunidad Valenciana" en Instituto Valenciano de Estadística (IVE) *Censos de Població y Habitatges. Monografies. Volum II*. Valencia: Generalitat Valenciana; págs. 71-166.
- SANROMÁ, E. y RAMOS, R. (1998) "Interregional Wage Differences in Spain. A Microdata Analysis for 1990". *Jahrbuch Fuer Regionalwissenschaft – Review of Regional Research*; vol. 2 (en prensa).

- SIMPSON, W. (1980) "A Simultaneous Model of Workplace and Residential Location Incorporating Job Search". *Journal of Urban Economics*; vol.8; págs.330-349.
- SMART, M.W. (1981) "Labour Market Areas in Great Britain: Developments since 1961". *Geoforum*. Vol.12, nº.4; págs.301-318.
- STEINNES, D.N. (1977) "Causality and Intraurban Location". *Journal of Urban Economics*; vol.4; págs.69-79.
- TALTAVULL, P. (1996) *Construcción y vivienda en España, 1965-1995: dos modelos de comportamiento del mercado inmobiliario*. Tesis doctoral. Universidad de Alicante. *Mimeo*.
- VICKERMAN, R.W. (1984) "Urban and Regional Change, Migration and Commuting- the Dynamics of Workplace, Residence and Transport Choice". *Urban Studies*; vol.21, nº.1; págs.15-29.
- WARNES, A.M. (1972) "Estimates of Journey-to-Work Distances from Census Statistics". *Regional Studies*; vol.6; págs.315-326.
- WEINBERG, D.H. (1979) "The Determinants of Intra-Urban Household Mobility". *Regional Science and Urban Economics*; vol.9; págs.219-246.
- ZHENG, X. (1990) "The Spatial Structure of Hierarchical Inter-Urban Systems: Equilibrium and Optimum". *Journal of Regional Science*; vol.30, nº.3; págs.375-392.